

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY	USSR (Baltic)	REPORT	
SUBJECT	Soviet Guide for Vessels Calling at Soviet Baltic Ports	DATE DISTR.	26 August 1960
		NO. PAGES	1
		REFERENCES	
DATE OF INFO.			
PLACE & DATE ACQ.		FIELD REPORT NO.	

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

132-page Soviet hydrographic document in the Russian language, entitled Guide for the Calling of Vessels at Soviet Ports of the Baltic Sea (Rukovodstvo dlya Zakhoda Sudov v Sovetskiye Porty Baltiyskogo Morya), published by the Chief Directorate of the Hydrographic Service of the Soviet Navy in December 1957

25X1

The guide is corrected to 30 November 1957, and corrections from 1958 issues of Notice to Mariners (Izveshcheniya Moreplavatelyam) are included. The guide includes information on the following Soviet Baltic ports (and the approaches to these ports): Klaipeda, Ventspils, Riga, Parnu, Vysotsk, Vyborg, and Leningrad. The guide was printed by the Chart Factory of the Soviet Navy. The editor is Z. S. Frishman; the technical editor is R. M. Gorodnitskaya. When separated from the covering report, the guide is classified FOR OFFICIAL USE ONLY.

25X1

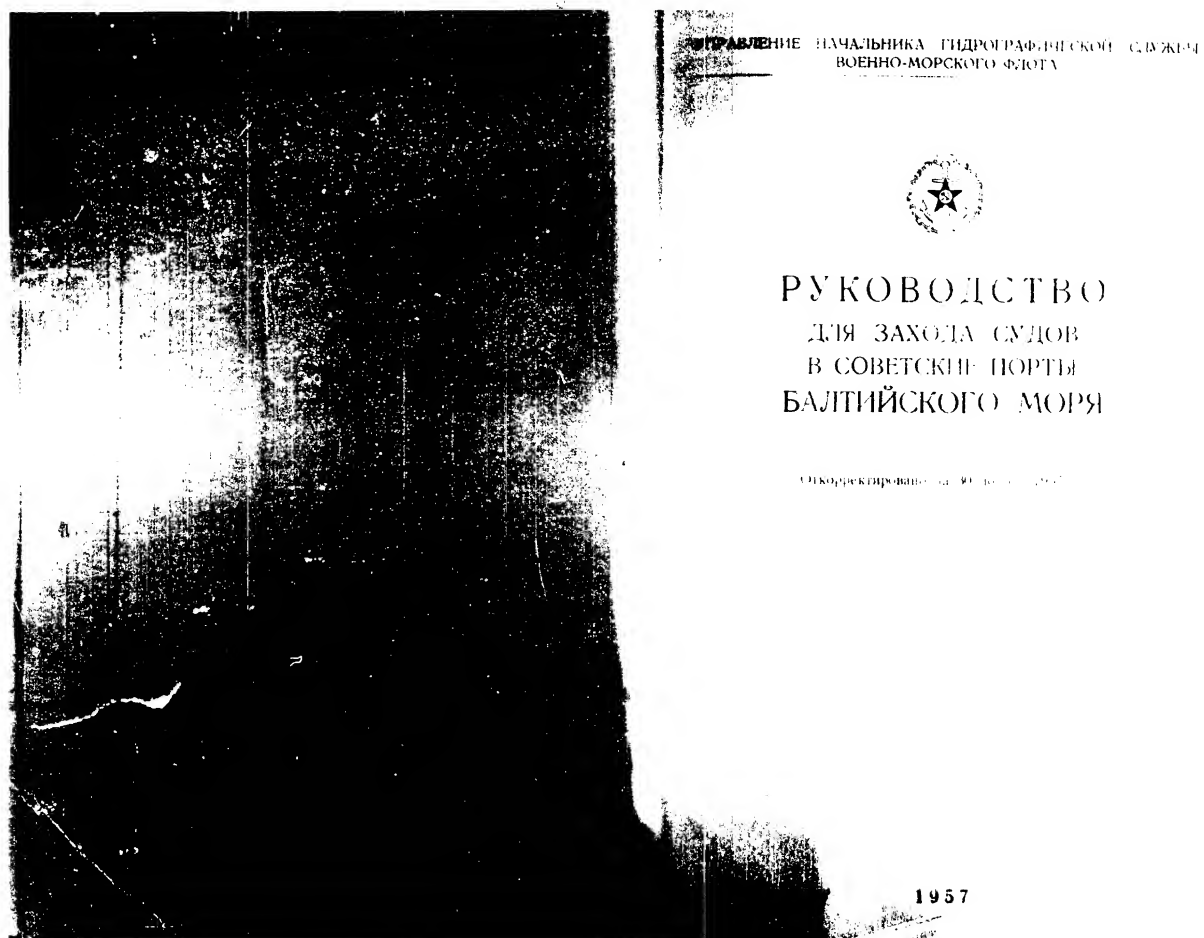
25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

STATE	X	ARMY	X	NAVY	EV	X	AIR	X	NSA	X	FBI		NIC	X	
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")															

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/18 : CIA-RDP80T00246A055800390001-0



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/18 : CIA-RDP80T00246A055800390001-0

ВАЖНЫЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

ОБ ОПАСНЫХ ОТ МИН РАЙОНАХ

Суда, направляющиеся в советские порты Балтийского моря надлежит соблюдать правила, объявляемые в Сводном описании опасных от мин районов, открытых для надводной минной заграждения, фарватеров, рекомендованных курсов и якорных стоянок в этих водах для плавания иностранных судов из стран.

Мореплаватели предупреждаются, что они должны удостовериться, что у них последнее издание Сводного описания.

В тех случаях, когда у них нет последних инструкций для прохода через опасные от мин районы;

или в том, что их морские карты и Сводное описание откорректированы по последним Извещениям Мореплавателям.

Мореплаватели, не получившие или не исполняющие точно надлежащих инструкций, действуют на свой риск.

О ЗАПРЕТНЫХ РАЙОНАХ

На подходах к советским портам Балтийского моря имеются районы, запреты для плаванья, якорной стоянки,лова рыбы и т. п. В связи с тем, что границы этих районов подвержены частым изменениям, подробные сведения о них в Руководстве не приводятся.

Границы запретных районов указываются на картах и объявляются в Извещениях Мореплавателям.

ОГЛАВЛЕНИЕ

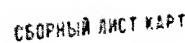
Сод.

Содержание карт (ссылки)	4
Правила плавания в водах СССР (Извлечения из законов, правил и инструкций)	5
Материалы систем навигационного оборудования плавучими предостерегательными знаками в водах СССР	6
НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ	
1. Порт Риги и подходы к нему	4
2. Порт Вентспилс и подходы к нему	7
3. Воды Риги и Парну и подходы к ним	64
4. Ирбенский пролив	67
5. Ирбенского пролива до устья реки Западной Двины	70
6. Порт Рига и подходы к нему	71
7. Порт Парну и подходы к нему	78
8. Порт Пярну и подходы к нему	8
9. Порт Пярну, пункт Висок и порт Выборг и подходы к ним	94
10. Порт Ленинград и подходы к нему	110
11. Географический указатель	127
12. Ссылки на карты	134

Общие замечания

В документе приводятся общие замечания, поясняющие текст. Руководство
выражены в морских милях (1 миля = 1852 м), кабель-
ты (1 кабель = 0,1 мили) или метрах.
Высоты сооружений даны в метрах от их основания; высоты основ
и светящихся знаков, а также других объектов даны от среднего
уровня моря.
Глубины даны в метрах от уровня, который на картах соответствует
уровню принят за нуль глубин.
Направления (курсы и пеленги) даны истинные в градусах по кар-
там с длинами от 0° до 360 или в румбах.
Секторы освещения. Направления границ секторов освещения даны
и светящихся знаков даны с берега.
Направления створов даны двойные: первое с берега, второе с моря.
Координаты пунктов даны приближенные, долготы пунктов даны в
Принятии.
Время. В Советском Союзе принято декретное время, которое на 1 час
вперед от обычного времени. Счет времени начинается с полуночи и ведется
от 0 до 24 ч.

FOR OFFICIAL USE ONLY



~~FOR OFFICIAL USE ONLY~~

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

(Извлечения из законов, правил и инструкций)

Положение о районах с ограничением свободного пути следования и правила плавания в них

1. Иногда является необходимым воспретить судам вход в некоторые прибрежные районы СССР или ограничить свободный выбор пути при плавании в них. Для этих случаев в Извещениях Мореплавателям объявляются соответствующие ограничительные правила, а крайних, не терпящих отлагательства случаях, когда соответствующее извещение не может быть заблаговременно доведено до сведения мореплавателей, в таких районах устанавливается особая «служба предупреждения», состоящая из специальных кораблей, брендвахты или береговые посты.

Примечание. Служба предупреждения может устанавливаться, однако и в тех районах, ограничение плавания в которых объявлено заблаговременно.

2. Поэтому при приближении к берегам СССР мореплавателям рекомендуется внимательно наблюдать за сигналами службы предупреждения, описанными в пп. 4 и 5 настоящих правил.

3. При входе в районы, где выбор свободного пути следования ограничен или где установлена служба предупреждения, мореплавателям рекомендуется в интересах безопасности строго соблюдать все объявляемые правила, а также неуклонно подчиняться всем дополнительным указаниям по линии службы предупреждения.

4. Отличительными знаками кораблей, брендвахты или береговых постов, несущих службу предупреждения, являются:

а) днём — треугольный синий флаг;
б) ночью — три синих, вертикально расположенных огня, поднимаемых на гребеле.

5. Если вход или плавание в данном районе закрыты, корабль, брендвахта или береговой пост, несущие службу предупреждения, в дополнение к отличительному знаку, указанному в п. 4 настоящих правил, поднимают:

а) днём — три вертикально расположенных красных шара,
б) ночью — три вертикально расположенных красных огня.

6. Если вход или плавание в данном районе не закрыты и службой предупреждения не будет сделано особого сигнала или указания о порядке дальнейшего следования, то судно может идти к месту своего назначения, соблюдая при этом правила, объявленные в Извещениях Мореплавателям.

Если в данном районе находятся военные корабли и если для плавания в нём не объявлено каких-либо особых правил и не получено специальных указаний от службы предупреждения, то мореплаватели

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

должны так располагать курсы своих судов, чтобы не проходить между военными кораблями, и избегать возможности столкновения с ними.

7. Лодчаны должны быть своевременно осведомлены относительно правил, которыми надлежит строго руководствоваться в случаях ограничения свободного пути следования.

Основание. И. М. УНГС № 2, 1957 г.

Объявление о крепостных зонах и правила плавания в них

Иногда может встретиться необходимость установить в некоторых районах, прилегающих к Союзу Советских Социалистических Республик, особый режим плавания, не носящий временного характера и являющийся постоянным. Такие районы в дальнейшем будут именоваться «крепостными зонами».

Все суда, плавающие в водах, прилегающих к Союзу Советских Социалистических Республик, обязаны строго придерживаться объявляемых ниже «Правил плавания в крепостных зонах СССР».

Сведения о районах, объявленных крепостными зонами, публикуются в Извещениях Мореплавателям УНГС ВМФ.

Правила плавания в крепостных зонах СССР

1. Настоящие правила распространяются на все торговые суда заграничного плавания как Союза ССР, так и иностранные.

2. Крепостные зоны объявляются в Извещениях Мореплавателям УНГС ВМФ, и ссылка на их незнание не может служить основанием для освобождения от ответственности за их нарушение.

3. Ни один торговый корабль заграничного плавания как СССР, так и иностранный не может войти в крепостную зону или выйти из нее без предварительного на то разрешения.

В случае необходимости прохода через крепостную зону для входа в один из открытых для захода торговых судов заграничного плавания портов порядок захода в крепостную зону регламентируется в каждом отдельном случае особым оповещением.

4. Проход торговых судов через крепостные зоны без лодчана во всех случаях запрещается.

При проходе через крепостную зону капитан судна обязан выполнять немедленно все указания лодчана по вопросам, связанным с обеспечением режима плавания в данной зоне (затемнение, удаление личного состава с верхней палубы и пр.).

5. Ночью все торговые суда следуют через крепостную зону только с пожеженными огнями, если для затемнения судов не было сделано специального уведомления или об этом не дано указаний лодчана.

Днем суда обязаны вести кормовой флаг, вымпел парусов (командный флаг) и свой плавучий знак.

6. Всем кораблям, следующим через крепостную зону, запрещается становиться на якорь ближе 3 миль от оси огражденного фарватера и резкого маневренного курса.

7. Торговые суда во всех случаях обязаны соблюдать догору военный корабль, не мешая ни действиям, ни маневрированию.

8. С вступлением в действие настоящих правил торговые суда через крепостные зоны запрещается.

Основание. И. М. УНГС № 2, 1957 г.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Объявление о запретных для плавания и якорных стоянках районах

Иногда является необходимым воспретить судам плавание и постановку на якорь в водах некоторых прибрежных районов СССР. Для этих случаев в Извещениях Мореплавателям УНГС ВМФ объявляются границы районов, в которых запрещается плавание и постановка на якорь всех без исключения судов.

Эти районы объявляются на длительный период времени и в дальнейшем будут именоваться «районами, запретными для плавания».

Районы, в которых запрещается только постановка на якорь, являются постоянными и в дальнейшем будут именоваться «районами, запретными для якорных стоянок».

Границы запретных районов для плавания и якорных стоянок по И. М. УНГС ВМФ надлежит наносить на карты, которыми при плавании и руководствоваться.

Основание. И. М. УНГС № 3, 1957 г.

Правила о пользовании радиоустановками иностранными судами во время нахождения их в водах Союза ССР

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

1. Иностранцам военным и невоенным судам, находящимся в пределах морской пограничной полосы Союза ССР и во внутренних водах Союза ССР на расстоянии десяти миль от берега, пользоваться судными радиоустановками разрешается только на основаниях, изложенных в настоящем постановлении.

2. Невоенным иностранным судам, находящимся в районах расположения береговых радиостанций, воспрещается всякий обмен радиотелеграммами, кроме случаев, указанных в ст. 7 настоящего постановления.

3. Невоенным иностранным судам, находящимся в таких портах, от которых ближайшая радиостанция удалена более чем на десять миль по радиусу, а равно в пределах Азовского моря, пользование судными радиоустановками может быть предоставлено лишь по особым письменным разрешениям начальника надлежащего торгового порта, выдаваемым на срок или на каждый отдельный случай посещения судном портов или внутренних вод Союза ССР.

В случаях нахождения ближайшей береговой радиостанции, принадлежащей Народному Комиссариату по Военным и Морским делам или другому ведомству, на расстоянии не более десяти миль по радиусу от соответствующего торгового порта указанные выше иностранные суда получают разрешение на радиосвязь от начальника торгового порта лишь по соглашению с местными представителями надлежащих ведомств.

4. Местному командованию морскими силами предоставляется право ограничения радиосвязи иностранных военных судов, находящихся в пределах десятимильной полосы, как в отношении времени, так и в отношении районов ведения переговоров, а равно в отношении длины волны.

5. На начальника ближайшего торгового порта возлагается наблюдение за выполнением правил ст. 2 настоящего постановления.

6. Иностранные суда, стоящие на якоре в карантин и имеющие надобность в радиосвязи с местной береговой радиостанцией, могут в исключительных случаях пользоваться минимальной мощностью глав-

Основание. И. М. УНГС № 3, 1957 г.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

12

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

ного радиопередатчика или малоомной судовой радиостановкой в дни и часы, сообщаемые означенной станцией.

7. Предусмотренные ст. ст. 2-6 настоящего постановления ограничения в праве пользования судовыми радиостановками не распространяются: а) на суда, находящиеся в опасности или передающие сообщения для предотвращения несчастий, б) на суда, оказывающие помощь другим терпящим бедствие судам, в) при проводке судов во льдах.

При входе в порты, где имеются береговые радиостанции, иностранным судам в особо важных случаях разрешается закончить начатый с соответствующим портом радиосвязь, но не иначе как под условием перехода на минимальную мощность или на малоомные установки.

8. Во всех случаях пользования судовыми радиостановками, согласно настоящему постановлению, иностранные военные и невоенные суда руководствуются относящимися к ним правилами для международных радиосвязей, принятыми Союзом ССР, а равно правилами, регулирующими внутреннюю радиосвязь Союза ССР. Не объявленные для всеобщего сведения правила внутренней радиосвязи сообщаются иностранным судам по прибытии их в порты Союза ССР надлежащими местными военными или портовыми властями.

9. Радиосвязи иностранных военных и невоенных судов могут быть только открыты без применения каких бы то ни было шифров и кодов, за исключением условных обозначений сигналов по Международному служебному регламенту для радиосвязи, а также по Международному своду сигналов.

10. Лицом, уполномоченным на сношения с органами власти по вопросам, вытекающим из настоящего постановления, считается командир или капитан заинтересованного иностранного судна.

11. Изложенные в настоящем постановлении правила сохраняют силу только в том случае, если Союз ССР не находится в состоянии войны и только в отношении судов, плавающих под флагом невоенного государства.

12. Лица, нарушившие правила, изложенные в настоящем постановлении, несут ответственность согласно уголовному законодательству находящихся союзных республик.

Основание. И. М. УНГС № 5, 1957 г.

Правила о применении предупредительного сигнала для обозначения присутствия подводных лодок

Обращается внимание мореплавателей на следующие предупредительные сигналы, применяемые для обозначения присутствия в том или ином районе моря подводных лодок.

1. Корабли Военно-Морского Флота СССР, находясь в подводном положении, для указания присутствия подводных лодок поднимают трехцветный флаг, кроме того, по возможности передают об этом по радио сигналом «АЛЗИЖ» — «ИЗШО» — «АЛЗИВ» — «ИССОЖ» — (собираем ваше внимание на подводные лодки) или открытым текстом на установленной международной волне (600 м).

2. Проходящим судам рекомендуется своим курсом так, чтобы не мешать движению кораблей, поднимающих флаг, указанный в п. 1, и также обеспечить их достаточную свободу маневрирования.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

13

3. Если проходящее судно по условиям плавания все же не может избежать подхода к этому месту, то это судно приглашается установить особо тщательное наблюдение за водной поверхностью (подводными лодками, присутствие которых может быть обнаружено по поднятому перископу или буруну от него) и следовать самым малым ходом до тех пор, пока ему будут делаться предупреждения об опасном районе плаваниями средствами связи или до получения указаний о безопасном курсе.

4. Следует, однако, иметь в виду, что производство подводными лодками упражнений не всегда сопровождается присутствием вблизи них подводных военных кораблей.

Основание. И. М. УНГС № 5, 1957 г.

Временные правила для иностранных военных кораблей, посещающих воды СССР

Статья 1. Пребывание иностранных военных кораблей в портах СССР допускается с согласия органов правительства СССР.

Статья 2. В качестве общего правила число военных кораблей одного и того же государства, одновременное пребывание которых допускается в одном и том же порту СССР, не должно превышать трех, а наибольший срок пребывания каждого корабля — десяти суток.

Статья 3. Согласие на заход иностранных военных кораблей запрашивается дипломатическим путем заблаговременно с сообщением при этом следующих сведений: число, класс и название кораблей, порт предполагаемого посещения, цель прихода, продолжительность пребывания, чин и фамилия командира (флагмана), число и тип летательных аппаратов, если таковые имеются на борту.

Статья 4. Указания ст. ст. 2 и 3 не относятся:

а) к военным кораблям, на которых находятся главы государств, и к военным кораблям, их сопровождающим;

б) к прибывающим в порты, открытые для иностранных торговых судов, военным кораблям, на которых находятся главы дипломатических представительств, аккредитованные при правительстве СССР.

Статья 5. После получения согласия (согласно ст. ст. 1 и 3), а также в случаях, предусмотренных в ст. 4, в дипломатическом порядке сообщается о точном времени прихода военного корабля не позднее, чем за семь суток до его прибытия в порт назначения.

Статья 6. Предписания ст. ст. 1, 2, 3 и 5 не распространяются на военные корабли, заход которых в порт СССР совершается вследствие стихийных причин и поломок (шторм, авария).

Этим кораблям рекомендуется, если к тому имеется возможность, следовать в один из портов, открытых для иностранных коммерческих судов.

Статья 7. Иностранные военные корабли, направляющиеся в порты СССР, сообщают при входе в воды СССР по радиотелеграфу, а также в случае захода в порты СССР в время прихода к месту назначения.

Статья 8. Во время пребывания в водах СССР иностранные военные корабли сообщают, в случае обращения кораблей Военно-Морского Флота или портовой охраны, по радиотелеграфу или иными доступными средствами связи название корабля, цель его захода и предполагаемое время пребывания.

Статья 9. В портах СССР, объявленных салютующими, и в местах нахождения кораблей Военно-Морского Флота производится салют в соответствии с существующими международными правилами и обычаями.

Приложение. Список салютующих портов объявляется в Извещениях Морского Управления начальника Гидрографической службы ВМФ.

FOR OFFICIAL USE ONLY

CONFIDENTIAL - M. YHFC 24 6, 1957 :

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Применение к Временным правилам
для иностранных военных кораблей,
посещающих воды СССР

Перечень сведений, получаемых от иностранных военных кораблей

1. Национальность (флаг) и класс (тип).
2. Название корабля (кораблей).
3. Чин и фамилия командира (командиров, флагмана).
4. Чин (список) командного состава.
5. Миссия (цели) посещения.
6. Цель (причина) посещения (только для кораблей, пользующихся правом убежища).
7. Последний порт, на которого вышел корабль.
8. Время пребывания:
 - а) прихода;
 - б) ухода.
9. Главные элементы корабля:
 - а) водоизмещение (для подводных лодок надводное и подводное, а для судов, пришедших в порт для совершения коммерческих операций, данные о валовой и чистой вместимости судна);
 - б) длина;
 - в) ширина;
 - г) осадка;
 - д) вооружение;
 - е) артиллерийское;
 - ж) торпедное;
 - з) минное (только для кораблей, пользующихся правом убежища).
10. Наличие самолетов (число, тип).
11. Радиостанции и их элементы.
12. Санитарное состояние:
13. Корабли и личного состава:
14. Состояние здоровья (если таковые имеются).
15. Характер и количество груза (доставленного или порученного).

Командир корабля

Порт

Примечание. Перечень сведений составляется на одном из общепринятых языков.

О салютующих портах СССР

1. Салютующими портами СССР являются Кронштадтский, Севастопольский, Владивостокский и Полярный.

Основания. И. М. УНГО № 7, 1957 г.

Правила расхождения судов с морскими донуглубительными снарядами

I. Огни и знаки для работающих донуглубительных снарядов

1. Донуглубительный снаряд, работающий на канале или фарватере, а также в других местах на пути следования судов, в течение всего времени производства донуглубительных работ, кроме огней и знаков, пред-

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

17

сигнальных ППСО для судов, стоящих на якоре, должен держать поднятыми следующие сигналы:

а) днем — черный шар, а под ним или над ним — черный конус верхним концом вверх;

б) от захода до восхода солнца — два красных огня один под другим, видимые вокруг по всему горизонту с расстояния не менее 2 миль с противоположного борта, с которого донуглубительный снаряд намерен пропускать суда, от захода до восхода солнца — два красных огня один под другим, видимые вокруг по всему горизонту с расстояния не менее 2 миль.

2. Если безопасный проход судов мимо работающего донуглубительного снаряда невозможен с обеих сторон, донуглубительный снаряд поднимает с обоих бортов: днем — черный шар и конус, а от захода до восхода солнца — по два красных огня, по устройству и расположению — таких же, как указано выше.

3. Если донуглубительный снаряд при работе стоит перпендикулярно оси канала, фарватера, или в положении, близком к этому, на нем должны быть приняты все меры к тому, чтобы поднятые сигналы по расположению соответствовали своему назначению, т. е. чтобы они показывали стороны занятого или освобождаемого прохода от судов и направления оси канала, фарватера.

4. Расстояние между шаром и конусом и между огнями должно быть не менее 2 м.

5. Сигналы поднимаются на соответствующем мачте или на другом видимом месте.

6. От захода до восхода солнца на носу и на корме, на левом и правом бортов донуглубительного снаряда, должен быть поднят белый конус, видимый вокруг по всему горизонту с расстояния не менее 2 миль.

7. В течение этого же времени на плотниках, поддерживающих стапельные цепи, а также на понтонах, водомерных рейках и других приспособлениях для донуглубительных работ, установленных на пути движения судов, должны быть подняты белые огни с дальностью видимости не менее 1 мили. Днем на указанных предметах для предостережения работающих судов должны быть подняты красные флаги.

8. Донуглубительный снаряд, прекративший донуглубительные работы и получивший свой ход, необходимый для управления, сбрасывает огни и знаки, предусмотренные настоящими правилами для работающих донуглубительных снарядов, и руководствуется общими правилами ППСО, местные правила и т. д.), установленными для всех судов.

9. Донуглубительный снаряд, производящий донуглубительные работы во время тумана, подает сигналы согласно ППСО, правило 15, пункт 4 (IV) для судов, стоящих на якоре, и дополнительно ведет эти сигналы сиреной — три продолжительных звуковых сигнала судовой сиреной или сиреной.

II. Порядок расхождения судов с донуглубительными снарядами

1. Зрительные сигналы для определения стороны прохода, поднимаемые донуглубительным снарядом согласно разделу I настоящих правил, означают, что проход для судов около донуглубительного снаряда свободен, а указывают только, что донуглубительный снаряд предполагает пропускать суда с того или иного борта.

Потому все суда с механическими двигателями при подходе к работающему донуглубительному снаряду в расстоянии 5 мбл. должны иметь

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

самый малый ход (при котором судно не теряет управляемости) и дать независимо от поднятых на двууглубительном снаряде согласно настоящим правилам огней и знаков, один продолжительный звуковой сигнал (4—8 сек.) — запрос о возможности прохода.

2. Двууглубительный снаряд, услышав продолжительный звуковой сигнал подходящего судна, должен подтвердить звуковыми сигналами сторону свободного прохода или занятость его по следующей системе: один продолжительный — идти вправо по ходу; два продолжительных — идти влево по ходу; три продолжительных — проход закрыт, ждать освобождения.

3. Судя, получив с двууглубительного снаряда ответный звуковой сигнал по вышеуказанной системе, подтверждающий зрительным сигналом, либо проходя мимо двууглубительного снаряда самым малым ходом, держа от него в возможно большем расстоянии, либо ожидая освобождения прохода в зависимости от значения сигнала, поданного двууглубительным снарядом.

4. В случае отсутствия с двууглубительного снаряда ответного звукового сигнала суда должны считать, что проход закрыт с обеих сторон и в соответствии с этим ожидать освобождения прохода.

5. Безопасный проход подходящему судну, двууглубительным снарядом должен быть обеспечен заблаговременно. Во всяком случае не менее чем за 3 мот до подхода судна, двууглубительный снаряд должен находиться на соответствующей бровке канала фарватера и т. п. В противном случае двууглубительный снаряд к этому времени должен дать звуковой сигнал о запрещении прохода.

6. Воспрещается судам, проходящим мимо двууглубительных снарядов, обгонять друг друга, а также расходиться между собой.

7. При являясь. В случаях одновременного подхода к двууглубительному снаряду двух судов, идущих в противоположных курсах, капитаны судов и командиры двууглубительного снаряда должны руководствоваться общепринятыми правилами: первым прохода судно, идущее зная по течению, выходящее на порты и следующие по фарватеру в сторону моря.

Исключения из этого должны опираться на местные правила плавания.

8. Воспрещается судам при прохождении мимо двууглубительных снарядов тащить за собой по грунту трюсы, цепи и другие предметы, а также держать якоря припущенными.

9. Воспрещается находиться у борта двууглубительного снаряда со стороны свободного прохода одновременно двух шаланд.

10. Запрещается подходить к двууглубительному снаряду и отход от него, буксировать, катером и других судов в любое время, с момента подачи сигнала, разрешающего проход судну, до полного прохода судна двууглубительного снаряда.

11. Двууглубительному снаряду, не производящему работ, воспрещается находиться на фарватере или канале и т. п., где маневрирование судов затруднено.

12. Примечания. 1. Неиспользуемые сигналы двууглубительного снаряда, которые авиационные и радиолокационные аппараты усматривают, не являются частью настоящего правила, подлежат приложению к ответам статьи уголовного кодекса РСФСР для соответствующих судов.

2. Двууглубительный снаряд, работающий на ходу, в водоналивных или других емкостях, в которых он находится для судов, занятых проходом или под охраной, должен быть в состоянии готовности к работе.

Освоенный Н. М. Утис

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Объявление о районах, опасных от мин, и фарватерах для плавания в них

После войны водные пространства, являющиеся опасными от мин для плавания и якорных постановок для всех без исключения судов, объявляются в Извещениях Мореплавателям и именуются «районами, опасными от мин».

В районах, опасных от мин, плавание и постановка на якорь запрещаются. Мореплаватели, не соблюдающие это требование, подлежат на свой риск.

Управлением начальника Гидрографической службы ВМФ объявляются и «Сводные описания районов, опасных от мин, открытых для надводной навигации, и фарватеров в них» для плавания судов в основные порты, где минная опасность еще не устранена.

В «Сводных описаниях» указаны все необходимые сведения, относящиеся к районам, опасным от мин, и фарватерам в них. Изменения в минной обстановке публикуются в Извещениях Мореплавателям ВМФ ВМФ.

Мореплаватели, направляющиеся порты Тихого океана и юго-восточной Азии, могут получить последнюю навигационную информацию в одном из следующих портов:

1. Порт-Саид.
2. Кейптаун, или Дурбан
3. Сингапур.
4. Пуна-Аренас.
5. Кристоаль.

Мореплаватели, направляющиеся через Панамский канал в порты Тихого океана, не расположенные в Северной или Южной Америке, в курсе которых не проходит линия контроля, получают последнюю навигационную информацию в порту Балбоа.

Изменения в минной обстановке, относящиеся к районам, опасным от мин, и фарватерам в них, в восточной части Атлантического океана и Средиземного моря, могут быть получены мореплавателями на перезде по радио в виде навигационных предупреждений — НАВИМов, которые печатными изданиями имеются в таможенных учреждениях Англия или портовых властей за границей.

Ввиду того что во многих портах невозможно получить копии изданий НАВИМов вскоре после их издания, мореплавателям рекомендуется получать не менее одного раза в сутки перед тем НАВИМом, передаваемым радиостанциями.

Выполнение указаний «Сводных описаний» не должно расходиться с международными «Правилами для предупреждения столкновений судов в море» (ППОС), с общими и местными правилами регулирования движения по каждому порту или с Извещениями Мореплавателям, а также с любыми изданиями, выпущенными в связи с возникшими местными условиями.

Публикация фарватеров в «Сводных описаниях» и в Извещениях Мореплавателям имеет назначением дать общую информацию о существующих в настоящее время путях следования судов в порты, где при подходах существует минная опасность. Поэтому при плавании по объявленным фарватерам через районы, опасные от мин, необходимо учитывать следующие общие указания.

1. Несмотря на происходящее изменение, водные районы вблизи объявленных фарватеров следует считать опасными в отношении наличия мин. Большая часть последних несчастных случаев произошла из-за несоблюдения правил следования по прогнанным фарватерам.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Капитаны судов предупреждаются о необходимости точно придерживаться указаний фарватеров, используя все имеющиеся в их распоряжении средства для точного определения места судна, и с возможной точностью учитывать поправки на снос под влиянием ветра и течения.

При переходе с одного колена фарватера на другое и с фарватера на фарватер не следует срезать углы.

Обыкновенно при нормальных условиях суда на фарватерах должны держаться правой стороны.

Мореплаватели, меняющие в море порт назначения, не должны входить в районы, опасные от мин, или пересекать их иными фарватерами помимо установленных.

При плавании по одному какому-либо фарватеру и при переходе на другой фарватер необходимо соблюдать крайнюю осторожность, для того чтобы этот переход произвести в соответствующем месте соединения фарватеров.

Ограничений для плавания в портах, находящихся вне районов, опасных от мин, нет, кроме тех, которые диктуются обычными навигационными правилами безопасности кораблевождения. В указанные порты вход осуществляется по обычным подходам фарватерам с соблюдением местных правил, установленных для захода в данный порт.

Во все время плавания необходимо вести тщательное наблюдение за плавающими минами, особенно после штормовой погоды.

В большинстве случаев по оси фарватера выставлены буи, которые надлежит оставлять с левого борта по направлению движения судна.

В некоторых местах фарватеры проходят настолько близко друг от друга, что буи, выставленные на одном фарватере, видны с другого. В таких местах надлежит проявлять особую внимательность, чтобы не принять буи соседнего фарватера за буи, выставленные по фарватеру, которым следует судно.

Вследствие изменений в ограждении фарватеров и наличия большого числа затонувших судов вблизи них мореплаватели перед выходом в плавание в эти районы должны иметь карты, приведенные на уровень современности по НАВИМА, последним Извещениям Мореплавателям и «Сводным описаниям».

Хотя часть некоторых фарватеров в настоящее время находятся в районах, объявленных свободными от мин, капитаны судов предупреждаются, что необходимо строго придерживаться этих фарватеров вследствие наличия большого числа незатонувших затонувших судов в этих районах и вблизи фарватеров.

Подходные фарватеры в портах, объявляемых с подробностью, достаточной для обеспечения надежного подхода к местам допманских стаций или якорных стоянок, где надлежит брать лоцмана или получить указания для дальнейшего следования в порт. В течение темного времени суток мореплавателям рекомендуется подходить к порту с осторожностью.

В тех случаях, когда количество маяков и светящих навигационных знаков ограничено, следует держаться дальше от опасностей или становиться на якорь, где возможно безвредная остановка, и ждать рассвета.

При наличии нескольких подходных фарватеров к порту суда, выходящие из последнего, должны избирать кратчайший из фарватеров, за исключением продолжительного фарватера, если только он не помечен особым указанием о маршруте следования.

Необходимо соблюдать особую внимательность при переходе с одного фарватера на другой, особенно в узких местах фарватеров.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Суда, становящиеся на якорь вне порта, при отсутствии особых указаний должны становиться в разрешенных местах или в крайнем безотлагательном случае на фарватерах.

Примечание. Управление начальника Гидрографической службы ВМФ, издающее «Сводные описания» на основании НЕМЭДРИ (Издание Международной организации маршрутов и навигационных сообщений «ИПРА») или других иностранных официальных изданий, не дает гарантии в том, что фарватеры свободны от мин, неогражденных затонувших судов или других опасностей, а также не несет ответственности за любые аварии или гибель, которые могут произойти от вышеуказанных опасностей.

Основание. И. М. УНГС № 9, 1957 г.

Правила для судов, проводимых ледоколами через лед

§ 1. Требование о проводке судов через лед должно быть направлено в порт к начальнику порта, а в море — к капитану ледокола.

§ 2. На судне, подлежащем проводке, должны находиться в пределах требований морской практики достаточные для перехода по льдам запас угля и провизии, деревянные бруссы, быстро схватывающийся цемент, пластырь, маты и т. п.; судовые водоотливные средства должны быть в исправности, и, кроме того, судно должно иметь исправную приемную радиоустановку.

При невыполнении этих условий, а также, помимо того, если судно не имеет выданных в законном порядке и непросроченных удостоверений правительственных учреждений или классификационных обществ о годности судна к плаванию, начальника порта, а при нахождении ледокола вне пределов порта капитана ледокола, имеет право отказать в просьбе вывести судно в море или ввести его в порт.

§ 3. Любое судно, нуждающееся в проводке ледоколом, должно ожидать прибытия последнего и не идти без ледокола в лед.

§ 4. Время и порядок следования судов через лед, а равно и число проводимых одновременно ледоколом.

§ 5. Капитаны судов, следующих по льду за ледоколами, обязаны подчиняться приказаниям капитана ледокола, касающимся движения по льду, и действовать, сообразуясь с ними.

§ 6. Судна, идущие за ледоколами, не должны обгонять друг друга.

§ 7. Судна, идущие за ледоколами, должны быть готовы дать немедленно полный ход назад.

§ 8. Судна, идущие во льду на буксире ледокола, не должны давать своей машине хода вперед без особого всякого разна по приказанию капитана ледокола. Они должны быть постоянно готовы отдать буксир по первому требованию капитана ледокола, а также дать полный ход назад.

§ 9. В первую очередь проводится судно военное, судно почтово-пассажирское и судно с таким грузом, относительно которого сделаны особые указания о срочности, а затем все остальные суда в порядке очереди прибытия их к корме льда или готовности к выходу из порта.

§ 10. В случае аварии на судне, следующем за ледоколом, оно обязано подать сигнал о бедствии по Международному своду.

§ 11. Судна, следующие за ледоколом по льду, обязаны руководствоваться нижепоименованными сигналами (см. приложение), издаваемыми гудком или сиреной. Сигналы, за исключением сигнала б, должны быть повторены сразу идущими судами последовательно, начиная с ближайшего к ледоколу для судна, подающего сигнал.

Требования ледокола по этим сигналам должны выполняться судами немедленно.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

- § 12. В случае неисполнения распоряжений капитана ледокола капитан судна, которое идет под проводкой данного ледокола, капитан ледокола вправе отказать в проводке впредь до исполнения приказа.
- § 13. На ледокол, на владельца ледокола, на фрахтователя не возлагается ответственности за повреждение и другие убытки, могущие быть причиненными проводимому судну во время и вследствие проводки через лед и связанных с этой проводкой маневров.
- § 14. Торговые суда всех флагов пользуются бесплатно услугами ледоколов соответствующих управлений портов по проводке от кромки льда в порт и из порта в море, по проводке в пределах портовых вод, а равно по буксировке во время проводки, если эта буксировка будет признана необходимой капитаном ледокола. Перешвартовка судов, связанная с осуществлением погрузочно-разгрузочных операций, бункеровкой, ином в док и т. п., производится за плату, установленную за пользование услугами буксиров, за вход в док и т. п.
- § 15. Всякое судно, использующее ледокол для проводки через лед, этим самым извещает согласно на подчинение постановлениям действующих правил.
- § 16. Все правила проводки судов ледоколами, действовавшие ранее в каком бы то ни было из портов СССР, с изданием настоящих правил отменяются.

Приложение к Правилам для судов

проводки ледоколами через лед

Звуковые сигналы употребляемые во время проводки судов через лед

№ сигнала	Сигнал	Значение сигналов, если они подаются	
		с ведущего ледокола	с судна
1	—	Иду вперед, следуйте за мной	Иду вперед, следую за ледоколом
2	—	Уменьшите ход	Уменьшите ход
3	—	Дайте полный ход назад	Дайте полный ход назад
4	—	Не следуйте за мной, остановитесь	Останавливайтесь
5	—	Застыла во льду, принимайте меры	Застыла во льду, принимайте меры
6	—	Будьте готовы принять буксир	Готов принять буксир. Буксир отбрось
7	—	Иду вперед, следуйте по каналу	Иду вперед, следую по каналу
8	—	Сократите интервал	Сократите интервал
9	—	Следуйте по назначению	Следую по назначению
10	—	Сигналы разрыв	Сигналы разрыв
11	—	Вниманию, следите за сигналами	Вниманию, следите за сигналами
12	—	Сигнал в якорь	Сигнал в якорь
13	—	Продолжайте работу до указания на бросок, прекратите работу до указания на бросок	Продолжайте работу до указания на бросок, прекратите работу до указания на бросок

Примечание. Звуковые сигналы для судов, идущих во льду, те же, что и в «Правилах для предупреждения столкновений судов в море» для короткого сигнала.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

23

- § 1. При плавании во время тумана, мглы, снегопада подлежат применению звуковые сигналы, предусмотренные правилами 15 «Правила для предупреждения столкновений судов в море».
- § 2. Несущим ледоколом считается ледокол, идущий впереди одного из несущих судов.
- § 3. Тире обозначает «продолжительный звук», точка — «краткий звук» (т. е. «Правила для предупреждения столкновений судов в море»).
- § 4. При совместной работе нескольких ледоколов старшим считается тот, у которого машина сильнее, и его распоряжения выполняются остальными ледоколами, если не будет на это иного распоряжения начальника соответствующего порта.

Основание. И. М. УНГС № 10, 1957 г.

Правила сигнализации с плавучих маяков, не находящихся на своих постах

- § 1. Если плавучий маяк не находится на своем посту, независимо от того, сорван ли он с якоря или следует по назначению, он не несет установленных для него маячных огней и не подает туманных сигналов.
- § 2. Плавучий маяк, сорванный с якоря, поднимает:
- а) днем — два черных шара большого размера: один в носовой, а другой в кормовой части судна;
- б) ночью — два красных огня: один в носовой, а другой в кормовой части судна.
- § 3. Дневные отличительные сигналы, если возможно, спускаются. Если обстоятельства не допускают возможности применения вышеуказанных дневных сигналов или если эти сигналы являются отличительными для данного плавучего маяка, то вместо черных шаров поднимаются красные флаги.
- § 4. Кроме того, в качестве дополнительной меры предосторожности плавучий маяк, сорванный с якоря:
- а) днем — поднимает сигнал «ПЦ» («РС») по Международному споду 30 сигналов, означающий «я не нахожусь на штатном месте»;
- б) ночью — сжигает одновременно красный и белый фальшфейер, то они редеют чем через каждые 1/4 часа.
- § 5. Если обстоятельства не позволяют применения фальшфейеров, то они заменяются открытием одновременно красного и белого огня.
- § 6. Плавучий маяк, следующий по своему назначению, несет огни и производит туманные сигналы, установленные для судов на ходу, кроме того, если маяк следует под собственными машинами, то он несет дневные сигналы, указанные в п. 2.

Основание. И. М. УНГС № 11, 1957 г.

Выдержки из правил захода судов морского торгового флота в порты СССР

- § 1. Судам морского торгового флота заграничного плавания разрешается вход в порты, где имеются таможенные учреждения.
- § 2. Судам, вошедшим в район действия прибрежной радиостанции, обязаны поступать согласно действующим Международным правилам радиосвязи, причем иностранные суда обязаны при этом выполнять правила, касающиеся пользования иностранными судами их радиостанциями во время нахождения в водах СССР.
- § 3. На подходах к портам, где установлена проводка судов до причала, иностранные суда обязаны брать якоря. Не имеют права

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

при наличии лоцманов держится лоцманский флаг, в противном случае — штур.

§ 4. Суда, приходящие из-за границы, при подходе к портам поднимают карантинный флаг.

До спуска карантинного флага доступ на судно, кроме лоцмана и враческого персонала, никому не разрешается.

По окончании санитарного осмотра судна в случае его благополучия в санитарном отношении капитану судна выдается соответствующее свидетельство. В противном случае к судну применяются санитарные меры согласно существующим на этот предмет правилам.

По окончании санитарного осмотра и получения соответствующего санитарного свидетельства капитан судна делает распоряжение о спуске карантинного флага.

Радиостанции в портах Ленинградском, Мурманском, Архангельском, Одесском, Новороссийском, Туапсинском, Потийском, Батумийском и других принимают как антенные сообщения, посылаемые судами, находящимися в этих портах, составленные по форме, согласно Международному своду сигналов, 1931 г., изд. 1952 г. Посылка этих сообщений не обязательна.

Эти сообщения, если они посылаются, должны быть адресованы санитарной службе порта; эти сообщения посылаются не ранее чем за 12 ч. и не позднее чем за 5 ч. до прихода судна в порт. Они должны содержать название судна, класом, в остальном могут быть сведены в группу по Международному своду сигналов.

Посылка карантинных сообщений, не изменяя существующих правил приема прибывших из заграничного плавания судов, имеет целью облегчить и ускорить подготовку применения тех санитарных мер, которые могут потребоваться в каждом данном случае.

§ 5. Порядок посещения местными властями (санитарными, таможенными, портовыми и пр.) каждого судна определяется особыми правилами. Досмотр судна осуществляется таможенным учреждением немедленно по окончании санитарного осмотра судна.

До начала таможенного досмотра капитан судна обязан дать представителям таможенного учреждения письменное показание, в котором указывается:

- а) род, название и флаг судна;
- б) имя и фамилия капитана;
- в) места погрузки и порты, в которые грузы адресованы;
- г) число коносаментов и других представленных капитаном документов;

д) перечень грузов, принятых капитаном судна, и предназначенных для данного порта, но приведенных без коносаментов, а также адресатов и числа приведенных каждому из них мест, а также наименований грузов;

е) перечень привезенных без коносаментов грузов, состоявшихся в другие советские, а также в иностранные порты;

ж) наличие и количество валюты и валютных ценностей, находящихся в судовой кассе, а также сданных капитаном на хранение в банк экипажа судна;

з) наличие и количество оружия, взрывчатых веществ, взрывчатых изделий, ядовитых и сильнодействующих веществ, а также других опасных предметов судовой снабженки и снабжения;

и) дата и подпись капитана.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

23

К письменному показанию капитаном должны быть приложены:

- а) список пассажиров, находящихся на судне;
- б) список лиц, принадлежащих к экипажу судна (судовая роль);
- в) грузовые документы (коносаменты при манифестах);
- г) акт на закупку и использование предметов материально-технического снабжения, закупленных капитанами советских судов за границей с приложением копий счетов;
- д) инвентарная и материальная книги;
- е) прочие имеющиеся на судне документы по требованию таможенного учреждения.

Примечание. Список пассажиров (п. «а») должен содержать в себе: а) имя, отчество, фамилию и гражданство каждого пассажира; б) количество мест багажа при каждом пассажире; в) дату и подпись капитана.

§ 6. Таможенному досмотру подлежат все жилые и нежилые помещения судна, багаж и ручная кладь пассажиров, личные вещи, принадлежащие членам экипажа судна, и имущество, имеющееся на судне.

После досмотра судна таможенное учреждение, в котором находятся грузы, пломбирует и опечатывает помещения, в которых находятся грузы и предметы, предназначенные в другие порты и не подлежащие списку на берег. Если в этих помещениях находятся грузы, предназначенные для данного порта, то опломбирование и опечатывание помещений производится после выгрузки грузов, предназначенных в данный порт.

До окончания таможенного досмотра никто не имеет права входа на судно или выхода с него.

§ 7. Суда, приходящие из-за границы, не могут иметь сообщения с берегом до получения на то разрешения местных властей.

§ 8. Перед началом оформления отхода судна из порта за границу капитан судна представляет таможенному учреждению:

- а) копию люковой записи;
- б) список лиц, принадлежащих к экипажу судна (судовую роль);
- в) удостоверение о наличии валюты и валютных ценностей в судовой кассе с подтверждением отсутствия на отходящем из порта судне (у членов экипажа и пассажиров) советской валюты;
- г) список пассажиров (при наличии таковых);
- д) прочие имеющиеся документы по требованию таможенного учреждения.

§ 9. Суда заграничного плавания, пришедшие в порт как для выгрузки или приема грузов, так и по другим причинам, находятся под контролем таможенного учреждения в течение всего времени пребывания в данном порту.

Капитаны прибывающих судов обязаны выполнять все портовые и таможенные правила.

§ 10. О всех случаях аварий и других происшествий капитаны прибывающих в порт судов обязаны сообщать в Управление торгового порта. Если груз, адресованный в порт СССР, не доставлен в этот порт по причине аварии, капитан судна обязан при письменном показании представить таможенному учреждению копию морского протеста.

§ 11. Все сведения о состоянии ограждения, о лоцманской службе, о радиостанциях, обслуживающих мореплавание, опубликовываются в Извещениях Мореплавателям Управления начальника Гидрографической службы ВМФ.

Одобрено И. М. Углиц 12. 1957 г.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Перечень портов, открытых для захода иностранных судов

I. Северный Ледовитый океан

1. Мурманск
2. Умба
3. Асида
4. Керет
5. Кемь
6. Онега
7. Архангельск
8. Мезень
9. Нарьян-Мар
10. Игарка

1. Кольа
2. Белгород-Днестровский
3. Одесса
4. Херсон
5. Новороссийск
6. Туапсе
7. Поть
8. Батуми

IV. Азовское море

1. Жданов

V. Тихий океан

1. Находка
2. Александровск-Сахалинский
3. Рейд Манчжеский (Рейд Дуэ)
4. Охотск
5. Шантарск
6. Угледорск
7. Холмск
8. Невельск
9. Рейд Макарова
10. Рейд Поронайск

III. Черное море

1. Рени
2. Измаил

Все ранее объявленные И. М. УНГС ВМФ об открытии портов для захода иностранных судов отменяются.

Основания. И. М. УНГС № 13, 1957 г.

Правила о сигналах бедствия и извещениях об опасностях для мореплавания

1. Настоящие правила распространяются на все суда морского торгового флота СССР (транспортные, вспомогательные, ледоколы, промысловые, экспедиционные и т. д.), а также на находящиеся в водах Союза СССР иностранные торговые суда.

II. Применяемые в настоящих правилах выражения: «сигналы бедствия», «радиосигнал тревоги», «сигнал срочности» и «сигнал безопасности» имеют следующее значение:

А. «Сигналы бедствия» — если судно или гидросамолет на водах терпит бедствие и требует помощи от других судов или с берега, то следует пользоваться следующими сигналами, подавая их одновременно или по разности, а именно:

а) пушечные выстрелы или другие произвольные звуки взрыва сигналов с промежутками около 1 мин.;

б) непрерывный звук любого аппарата, предназначенного для подачи туманного сигнала;

в) ракеты или гранаты, выбрасываемые в воздух взрывом, выпускаемые поодиночке через короткие промежутки времени;

г) сигнал, производимый по радиотелеграфу или по любой другой сигнализационной системе, состоящий из сочетания звуков по азбуке Морзе;

д) сигнал по радиотелефону, состоящий из произвольных слов «Маяды»;

е) сигнал бедствия по Международной системе сигналов, обозначенный буквами «НД» («NC»);

ж) сигнал, состоящий из квадратного флага, имеющего на нем или под ним шаром или чем-либо похожим на шаром.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

27

а) пламя на судне (как, например, от горящей смолотой бочки, казутной бочки и т. п.);

к) красный свет ракеты с парашютом.

Запрещается применение любого из вышеуказанных сигналов, кроме как для целей указаний на то, что судно или гидросамолет терпит бедствие и использование любых сигналов, которые могут быть спутаны с любым из вышеперечисленных сигналов.

Примечание. Для судов, терпящих бедствие, предусмотрен радиосигнал, предназначенный для приведения в действие автоматической системы тревоги на других судах и обеспечивающий привлечение внимания к выходящим из строя судам сообщения о бедствии. Сигнал состоит из серии по двенадцати тире, посланных в течение 1 мин.; продолжительность каждого тире 1 сек., а продолжительность интервала между двумя последовательными тире 1 сек.

Б. «Радиосигнал тревоги» — сигнал, означающий, что подающее его судно будет немедленно вслед за этим подавать сигналы бедствия по радио; этот сигнал передается в виде двенадцати тире.

В. «Сигнал срочности» — сигнал, означающий либо что судно, не находящееся в серьезной и неминуемой опасности, требует помощи, либо что судно желает послать радиogramму, касающуюся его безопасности или безопасности лица, находящегося на борту судна или вблизи от бортов судна; этот сигнал передается по радиотелеграфу в виде группы «BBB» («XXX»).

Г. «Сигнал безопасности» — сигнал, означающий, что вслед за ним будет передаваться сообщение, имеющее важное значение для безопасности мореплавания, например, о надвигающемся шторме, об изменениях в навигационной обстановке и т. п.; этот сигнал передается по радиотелеграфу в виде группы «TTT».

III. Капитан всякого судна, встретивший могущие представлять опасность для мореплавания льды, брошенные суда, плавающие предметы, тропический шторм (антильский ураган, тайфун в Китайском море, циклон в Индийском океане, либо шторм подобного же рода в других районах) или другие непосредственные опасности для мореплавания, обязан известить об этом все находящиеся поблизости суда, а также ближайшую береговую радиостанцию или иную станцию, с которой он может войти в связь, для передачи этих извещений к сведению всех, кого они касаются.

IV. Передача извещений об опасностях для мореплавания (ст. III), если эта передача производится по радиотелеграфу, обязательно предусматривает «сигнал безопасности» с добавлением наименования опасности (след, «плавающий предмет» и т. д.).

Радиogramмы, содержащие вышеуказанные извещения, называются навигационными радиogramмами.

Передача навигационных радиogramм может быть произведена с помощью соответствующих групп Международного свода сигналов.

V. В извещениях об опасностях для мореплавания указываются следующие сведения:

Г. В извещениях о льдах, плавающих предметах или других непосредственных опасностях для судов:

а) характер и положение льда, плавающего предмета или другой опасности;

б) число, месяц и час;

2. В извещениях о тропических штормах:

а) местонахождение шторма, насколько это можно определить;

б) час и дата наблюдения;

в) место судна в момент отправки извещения, его курс и скорость.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

- г) барометрическое давление, с указанием, дается ли оно в миллибарах, дюймах или миллиметрах, а также (обязательно) исправлено ли показание барометра соответствующей поправкой;
- д) изменения в барометрическом давлении в течение предшествующего периода времени от двух до четырех часов;
- е) направление ветра;
- ж) сила ветра по шкале Бофорта;
- з) степень волнения (умеренное, значительное, сильное, исключительное).
- Во всех случаях указания времени должны соответствовать моменту наблюдения. А в момент составления или отсылки извещения, время указывается среднее гринвичское.
- Направления и курсы даются истинные, а не магнитные.
- Желательна посылка аналогичных извещений о шторме через каждые три часа, пока судно находится под действием шторма.

Примеры текста извещения об опасности для мореплавания

Извещение о льдах.

ТТТ. Лед. Большой айберг заметен в 1605 М, 4410 W, 0800 GMT, 15 мая

Извещение о плавающих предметах.

ТТТ. Плавающий предмет: Заметен плавающий предмет, почти погруженный в воду, в 1006 М, 1243 W, 1030 GMT, 21 апреля.

Извещение об изменении навигационной обстановки.

ТТТ. Навигационная обстановка. Плавающий маяк «Альфа» не находится на своем штатном месте, 1800 GMT, 3 января.

Извещение о грозищем шторме.

ТТТ. Ураган. Барометр с показкой 994 миллибара стремительно падает. Ветер NW 5 баллов по Бофору, сильные шквалы. Завязь средняя O, курс ONO, в узлах 2204 М, 11354 O, 0030 GMT.

- VI. В тех случаях, когда имеются извещения о наличии опасных льдов на пути или близка пути, по которому идет судно, капитан всякого судна обязан уменьшить свой ход или изменить курс с тем, чтобы в ночное время надлежащим образом обойти опасную для плавания зону.
- VII. Применение сигнала бедствия разрешается исключительно в случаях, когда подающее этот сигнал судно находится в серьезной или неминуемой опасности и имеет нужду в немедленной помощи или же само судно, заметив другое судно в серьезной и неминуемой опасности, не может передать сигнал бедствия и нуждается в помощи по мнению капитана судна, дающего сигнал.
- Во всех других случаях применение сигнала бедствия воспрещается.
- Равным образом воспрещается применение всякого сигнала, могущего быть смешанным с сигналами бедствия.
- VIII. При подаче по радиотелеграфу сигналов тревоги и бедствия, а также сигнала срочности, когда этот последний посылается для указания, что судно желает послать радиотелеграмму, касающуюся его безопасности или безопасности лица, находящегося на борту судна, эти сигналы не адресуются определенной радиостанции.
- При подаче сигнала срочности в случаях, когда судно, находящееся в состоянии серьезной и неминуемой опасности, желает указать, что оно нуждается в помощи, этот сигнал адресуется по возможности по определенной береговой или судовой радиостанции.
- IX. Срочность передачи радиотелеграмм, которые предшествуют сигналам бедствия, срочности или безопасности, не должна превышать шестидесяти секунд в минуту.
- X. Для устранения всякой задержки в передаче данных о месте нахождения судна, поступающих срочной радиостанцией, в такой передаче данные

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

29

о месте судна, его истинном курсе и скорости хода отмечаются каждые два часа в штурманской рубке и в радиорубке.

XI. В тех случаях, когда судно, подавшее сигнал тревоги или бедствия, затем находит, что помощь ему больше не нужна, оно обязано посылать о том соответствующую радиотелеграмму в порядке, предусмотренном действующей Международной радиотелеграфной конвенцией.

XII. 1. Капитан всякого судна, принявший от другого судна по радиотелеграфу или иным образом сигнал о бедствии, обязан со всей возможной скоростью идти на помощь людям, терпящим бедствие.

2. Капитан судна освобождается от этой обязанности:

- а) при наличии серьезной опасности для его судна, экипажа и пассажиров;
- б) если явно невозможно прибыть вовремя для оказания помощи бедствующему судну и
- в) в случаях, указанных в пп. 5 и 6 настоящей статьи.

3. Капитан судна, терпящего бедствие, имеет право, по своему усмотрению, насколько это возможно с капитанами судов, которые отвечают на его призыв о помощи, потребовать помощи от одного или нескольких из этих судов, которые капитан терпящего бедствие судна признает наиболее пригодными для оказания помощи.

4. Капитан или капитаны судов, к которым обращено указание выше, требование о помощи, обязаны подчиниться этому требованию, продолжая со всей возможной скоростью идти на помощь людям, терпящим бедствие.

5. Капитан судна, идущего на помощь, освобождается от обязанности, налагаемой на него п. 1 настоящей статьи, если от капитана или капитанов других судов, которые идут на помощь к бедствующему судну и от которых была потребована помощь (п. 3), поступит сообщение, что они подчинились этому требованию и идут на помощь.

6. Равным образом капитан судна, идущего на помощь, освобождается от обязанности, предусмотренной в п. 1, а если от него была потребована помощь, то и от обязанности, предусмотренной в п. 3, если судно, уже достигшее людей, терпящих бедствие, сообщает, что помощь больше не нужна.

7. При обстоятельствах, указанных в литере а) и б) п. 2, капитан судна, принявшего сигнал бедствия, обязан немедленно уведомить об этих обстоятельствах капитана судна, терпящего бедствие, и занести в свой судоводительский журнал причины, вследствие которых он отказался идти на помощь.

XIII. Капитан судна, нарушивший какое-либо из требований настоящей Правил, подлежит дисциплинарной или уголовной ответственности на основании соответствующих законов.

Основание. И. М. УНТС № 14, 1967 г.

Правила сигналопроизводства об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах СССР

45

В настоящих Правилах излагается описание сигналов об ожидаемых: а) ураганах — ветрах силой 12 баллов; б) штормах — ветрах силой 8—11 баллов и в) ветрах силой 5—7 баллов на морях и 4—7 баллов на озерах и водохранилищах, а также порядок подъема и спуска сигналов на штормовых мачтах.

50















FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР



I. Сигнализация о штормах и сильных ветрах

1. Для предупреждения судов морского, речного и рыболовного флотов об ожидаемых штормах и сильных ветрах на морях, озерах и водохранилищах устанавливаются следующие сигналы:

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1	Черный конус вершиной вверх 	Два красных огня, один над другим 	Ожидается шторм от северо-запада
2	Черный конус вершиной вниз 	Два белых огня, один над другим 	Ожидается шторм от юго-запада
3	Два черных конуса, один над другим, вершинами вверх 	Красный огонь над белым 	Ожидается шторм от северо-востока
4	Два черных конуса, один над другим, вершинами вниз 	Белый огонь над красным 	Ожидается шторм от юго-востока
5	Черный шар 	Красный огонь 	Ожидается ветер силой 6-7 баллов
6	Два черных шара, один над другим 	Два красных огня, один над другим 	Ожидается сильная жара
7	Черный крест 	Черный конус вершиной вверх 	Ожидается ураган

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

2. Для предупреждения о ветрах 5 баллов на морях и 4-5 баллов на озерах и водохранилищах устанавливается сигнал № 8

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
8	Две верные разокнутые Т-образные фигуры, одна над другой, в опрокинутом положении 	Зеленый огонь 	Ожидается ветер силой 5 баллов на морях или 4-5 баллов на озерах и водохранилищах







Примечание. Сигнал № 8 поднимается только в районах интенсивного плаванья малотоннажных судов, для которых ветер силой 5 баллов на морях и 4-5 баллов на озерах и водохранилищах является опасным.

Эти районы устанавливаются местными управлениями Гидрометслужбы и организациями морского, речного флота и рыбной промышленности совместно.

3. В случае, если ожидается дальнейшее усиление ветра до 8 баллов и более, сигналы № 5 и 8 с сигналами № 9-12 заменяются сигналами № 1-4 или № 6-7 с сигналами № 9-12.

II. Сигнализация для указания направления ожидаемых ветров

4. Для указания направления ветров, обозначенных сигналами № 5-7 и 8, одновременно с ними на месте сигналов № 1-4 поднимается один из сигналов № 9-12.

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
9	Черная Т-образная фигура в опрокинутом положении 	Треугольник из красных огней вершиной вверх 	Ожидается ветер от северо-запада
10	Черная Т-образная фигура в прямом положении 	Треугольник из красных огней вершиной вниз 	Ожидается ветер от юго-запада
11	Две черные Т-образные фигуры, одна над другой, в опрокинутом положении 	Красный огонь над треугольником из красных огней вершиной вверх 	Ожидается ветер от северо-востока

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
12	Две черные Т-образные фигуры одна над другой в прямом положении	Красный огонь под треугольником из красных огней вершинной вышки	Ожидается ветер от юго-востока
13	Черный флаг над черным цилиндром		Ожидается поворот ветра влево (по часовой стрелке)
14	Два черных флага или два черных цилиндра один над другим		Ожидается поворот ветра влево (против часовой стрелки)

5. Сигналы № 13—14 поднимаются при поднятых сигналах № 1—4 и в случае необходимости с одним из сигналов № 9—12.

III. Сигнализация о времени наступления ожидаемой погоды

6. Для приближенного указания времени наступления ожидаемой погоды поднимаются следующие дневные сигналы:

№ сигнала	Вид сигнала	Значение сигнала
15	Две черные горизонтальные полосы одна над другой	Ожидаемая погода наступит завтра
16	Одна черная горизонтальная полоса	Ожидаемая погода наступит сегодня

7. Сигналы № 15—16 поднимаются одновременно с одним из сигналов № 1—7, 8—12.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

33

8. Отсутствие сигналов времени при одном из поднятых сигналов № 1—7, 8—12 указывает, что ожидаемая погода наступит в течение ближайших 12 час.

9. Ночью сигнализация времени не производится. Сигналы времени спускаются одновременно с заменой дневных сигналов на ночные.

10. Если накануне был поднят сигнал времени № 15 и от оперативных органов Гидрометслужбы не последовало изменений, утром одновременно с заменой ночных сигналов дневными следует вместо поднятого накануне сигнала № 15 поднять сигнал № 16.

Сигнал № 16 спускается при получении предупреждения от оперативного органа Гидрометслужбы о том, что ожидаемая погода наступит в течение ближайших 12 час.

IV. Общие положения

11. Сигналы, предостерегающие судоводителей об ожидаемых штормовых и сильных ветрах, поднимаются на штормосигнальных мачтах в портах и других пунктах на побережьях морей, озер и водохранилищ СССР.

12. Штормосигнальные мачты в портах находятся в ведении управления данного порта. Непосредственное заведование подъемом и спуском сигналов возлагается на управление порта.

13. В прочих пунктах побережий морей, озер и водохранилищ, где установлены штормосигнальные мачты, подъем и спуск сигналов производится организациями, в ведении которых находятся мачты.

14. Контроль за правильностью сигнализации на штормосигнальных мачтах, принадлежащих организациям морского флота, речного флота и рыбной промышленности, возлагается на инспекторский состав управлений Гидрометслужбы, на обслуживаемой акватории которых находятся мачты, а также на начальников бюро погоды и гидрометбюро, осуществляющих метеорологическое обслуживание морского флота, речного флота и рыбной промышленности. В последнем случае контроль за правильностью сигнализации осуществляется только за теми мачтами, которые находятся в одном пункте с бюро погоды или гидрометбюро.

15. Сигналы о штормах и сильных ветрах поднимаются или заменяются по штормовому предупреждению, получаемому организациями морского и речного флота и рыбной промышленности от обслуживающего органа Гидрометслужбы (бюро погоды, гидрометбюро).

Предупреждение о шторме (урагане) и сильном ветре дается в виде текста; в конце предупреждения указываются номера сигналов, которые необходимо поднять.

Примеры.

1. Штормовое предупреждение № 10. Сегодня утром в районе Ленинградского порта ожидается усиление северо-восточного ветра до 9—10 баллов. Поднимите сигнал № 3. Погода.

2. Штормовое предупреждение № 15. Завтра утром в Керченском проливе ожидается юго-западный ветер 9—10 баллов. Поднимите сигналы № 2 и 15. Погода.

3. Штормовое предупреждение № 18. Сегодня вечером в районе Ялтинского порта ожидается юго-западный ветер 6—7 баллов. Поднимите сигналы № 5, 10 и 16. Погода.

16. Спуск сигналов производится по получении от оперативного органа Гидрометслужбы оповещения о прекращении шторма (урагана) или об ослаблении сильного ветра.

Оповещение передается в виде текста; в конце оповещения указывается на необходимость спустить сигналы с указанием их номеров.

Пример. Оповещение Северо-восточный ветер в восточной части Финского залива ослабел. Спустите сигналы № ... Погода.

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Оповещение об ослаблении ветра передается обслуживающими органами Гидрометслужбы организациям морского и речного флота и рыбной промышленности не позднее чем через час после фактического ослабления ветра.

17. В случае, если бюро погоды (гидрометбюро) было передано штормовое предупреждение организациям морского и речного флота или рыбной промышленности, а затем синоптиком было установлено, что ожидавшийся ранее шторм (сильный ветер) наблюдаться не будет, синоптик обязан передать «отмену» штормового предупреждения, указав, какой явление наблюдаться не будет, под каким номером предупреждение отменяется и номера сигналов, которые необходимо спустить.

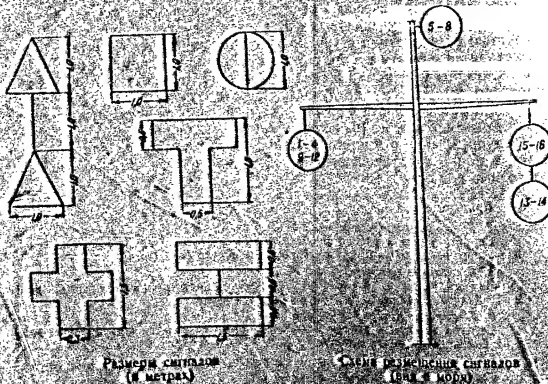
Пример. Ожидавшийся завтра утром шторм в районе Керченского пролива наблюдаться не будет. Штормовое предупреждение № 15 отменяется. Спустите сигналы № 2 и 15. Погода.

18. Штормовые предупреждения, вносимые радиостанциями морского флота и рыбной промышленности, могут приниматься по радио организациями морского флота и рыбной промышленности, расположенными в удалении от оперативных органов Гидрометслужбы.

В этом случае сигналы поднимаются лишь в пунктах, расположенных в пределах районов, в которых ожидается шторм или сильный ветер.

V. Размеры сигналов и их размещение на мачтах

19. Высота и диаметр конусов и цилиндров, диаметр шаров, длина и ширина флагов должны равняться 1 м. Высота и ширина Г-образных фигур должны быть 1,5 м, ширина полос Г-образных фигур и полос креста должна быть 0,5 м, длина полос креста 1,5 м.



20. Расстояние между двумя знаками одного сигнала № 5, 6, 8, 11, 12, 14 должно быть не менее 1 м. Длина полос составляющих сигналы № 15 и 16 должна быть 1,5 м, ширина полос и расстояние между ними 0,5 м.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

21. Сигналы № 5—8 поднимаются на топс сигнальной мачты, сигналы № 1—4 и 9—12 на левом ноке рея. Сигналы № 15—16 поднимаются на правом ноке рея, № 13—14 под сигналами № 15—16. В случае, если сигналы № 15—16 на мачте отсутствуют и имеется необходимость поднять один из сигналов № 13—14, они поднимаются на месте сигналов № 15—16.

22. Замена дневных сигналов ночными и ночных дневными производится соответственно при заходе и восходе солнца.

Основания. И. М. УНГС № 15, 1957 г.

Правила сигнализации в морских торговых портах СССР о высоте воды и движении судов при входе в порты или на фарватеры

1. Сигнализация о высоте воды

1. Высота воды в портах и на подходах к ним, измеряемая от нули футштока в единицах, равных каждой двойному дециметру (т. е. 20 см), сигнализируется следующим образом.

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
1	Черный конус вершиной вниз	Зеленый огонь	Высота воды равна одной единице (20 см)
2	Черный цилиндр	Красный огонь	Высота воды равна пяти единицам (1 м)
3	Черный шар	Белый огонь	Высота воды равна двенадцати пяти единицам (5 м)
4	Белый цилиндр	Красный огонь	Высота воды равна полусединице (10 см)

Примечание. Высота и диаметр конусов и цилиндров, а также диаметр шаров для производства сигналов № 1—4 должны быть не менее 1 м.

2. Сигналы № 1—4 поднимаются следующим образом:
а) конус или шар, показывающие единицы, могут быть расположены по одной вертикальной линии либо по двум вертикальным линиям;
б) цилиндр, показывающий подразделение единиц, может быть помещен по этому же вертикали и ниже единиц либо влево от вертикали, а единицы.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

а) диаметры, показывающие каждую пять единиц, располагаются вертикально справа от линий или линий, предназначенных для единиц; г) шири, показывающие каждую двадцать пять единиц, располагаются вертикально по крайней правой стороне.

Левая и правая стороны считаются в отношении мореплавателя, идущего с моря.

Ночные сигналы располагаются соответственно указанным выше правилам для дневных сигналов.

3. Сигналы № 1-4 поднимаются на особых сигнальных мачтах в следующих портах: Ленинградском, Архангельском, Беломорском, Керченском (на г-ре Еникале), Николаевском и Очаковском.

4. Сигнальные мачты, упомянутые в предыдущем пункте, находятся в ведении портовых управлений. Подъем и спуск сигналов № 1-4 возлагается на портовые управления.

11. Сигнализация, относящаяся к движению судов при входе и выходе из порта или на фарватере, обыкновенно используемая для входа и выхода из порта.

5. Наличие обстоятельств, препятствующих входу или выходу из порта или же входу или выходу на фарватер, сигнализируется следующим образом.

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
5	Три черных шара по вертикали	Три красных огня по вертикали	Абсолютное воспрещение входа в случае серьезных событий (например, загромождение фарватера судном, севшим на мель, и т. п.)
6	Черный конус вершиной вверх между двумя черными шарами по вертикали	Белый огонь между двумя красными по вертикали	Воспрещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)
7	Черный конус вершиной вниз, под ним черный конус вершиной вверх, под ним черный шар	По вертикали: сверху вниз: белый, белый, красный огни	Воспрещение входа и выхода при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

№ сигнала	Вид сигнала		Значение сигнала
	днем	ночью	
8	Черный конус вершиной вверх между двумя черными конусами вершинами вниз по вертикали	Белый огонь между двумя белыми по вертикали	Воспрещение входа при нормальных обстоятельствах эксплуатации порта (например, когда на фарватер допускаются только суда, выходящие из порта)
9	Черный шар между двумя черными цилиндрами по вертикали	Красный огонь между двумя белыми по вертикали	Движение пограничных и рейсовых мореходных кораблей, катеров и шлюпок запрещено

Примечание. Высота и диаметр конусов и цилиндров и диаметр шаров для производства сигналов № 5-9 должны быть не менее 1 м.

6. Сигналы № 5-9 поднимаются на имеющихся в портах сигнальных мачтах, где по местным условиям введение этих сигналов является в целях обеспечения безопасности мореплавания необходимым.

7. Подъем и спуск сигналов № 5-9 возлагается на управление портов.

III. Общие постановления

8. Знаки (конусы, цилиндры, шары), служащие для сигналов, установленных настоящими правилами, должны быть черного цвета, за исключением цилиндра, применяемого для обозначения сигнала № 4, этот цилиндр должен быть белого цвета.

9. Расстояние между знаками дневного сигнала должно быть не менее 1 м, а расстояние между знаками ночного сигнала не менее 2 м.

10. Каждый из сигналов, предусмотренных настоящими правилами, должен быть поднят так, чтобы его нельзя было смешать с другими портовыми сигналами, а частности со штурмовыми сигналами (приказами НКВода № 288, 1932 г.), а равно с установленными Международным сводом сигналов отдаленными и особо отдаленными сигналами. Мачты, предусмотренные настоящими правилами, могут быть использованы только для сигнализации, установленной этими правилами.

11. Места расположения сигнальных мачт определяются начальником порта.

12. Управление портов, в которых производится подъем и спуск сигналов № 1-9, обязаны дать о том соответствующие объявления с указанием мест расположения сигнальных мачт в Извещениях Мореплавателям.

13. Применение средств зрительной связи (флажкового семифора, флажков Международного свода сигналов и светосигнальной аппаратуры).

Издае Министерство Морского Флота.

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

а также радиотелеграфа и радиотелефонов в целях сигнализации об обстоятельствах, указанных в разделах I и II настоящих правил, допускается при передаче как буквенных, так и цифровых сигналов

Основание: И. М. УНГС № 16, 1957 г.

О мерах охраны морских подводных телеграфных кабелей

В целях предупреждения разрыва и повреждения морских подводных телеграфных кабелей в пределах вод СССР, а также во исполнение Международной конвенции по охране подводных телеграфных кабелей, подписанной в Париже 14 марта 1884 г., устанавливается нижеследующее:

1. На всем протяжении морских подводных телеграфных кабелей зона шириной по одной четверти мили в обе стороны от кабеля считается запретной; в нижеследующих отношениях судам воспрещается:

а) отдавать якоря, исключая случаи, грозящие несчастьем судну и экипажу;

б) производить лов рыбы тралями;

в) приставать к берегу в местах, огражденных сигнальными знаками, обозначающими место выведения телеграфных кабелей на берег.

2. При случайном подъеме кабеля на поверхность воды, могущий произойти при выживании судном якоря или поднятии трала, ни в коем случае не допускается перерубания кабеля; в этих случаях судно обязано также же осторожно освободить кабель от якоря или трала и немедленно сообщить об этом по радио или иным способом в ближайший порт о времени случайного подъема кабеля с указанием широты и долготы места подъема кабеля.

3. Судна, занятые прокладкой или исправлением подводных кабелей, носят сигналы, предусмотренные правилом 4 «Правил для предупреждения столкновений судов в море». Все другие суда, увидевшие или имеющие возможность увидеть упомянутые сигналы, обязаны держаться на расстоянии в расстоянии не менее одной морской мили от судна, занятого прокладкой кабелей. Рыболовные суда, увидевшие или имеющие возможность увидеть сигналы судна, прокладывающего кабель, предоставляют наибольший срок в 24 часа, в продолжение которого им полагается сообщать о своем действии для устранения задержки от них препятствий, мешающих работе кабельного судна. Однако в течение этого 24-часового срока рыболовным судам не должно быть чинимо препятствий в их движениях. Рыболовные снасти или сети предлагается располагать не ближе 1 мили от судна, прокладывающего кабель.

4. Судна, усматривающие или имеющие возможность усмотреть буи, служащие для указания положения кабеля в случаях его укладки, порчи или разрыва, либо имеющие возможность знать о расположении этих буев путем ознакомления с Извещениями Мореплавателей Гидрографического Управления РКБМФ¹, должны находиться в отдалении от этих буев по крайней мере на одну четверть морской мили. Рыболовные снасти, сети следует держать на том же расстоянии.

5. Места расположения телеграфных кабелей объявляются во всеобщее сведение путем опубликования в Извещениях Мореплавателей ГУ РКБМФ².

6. Капитаны судов, плавающих под флагом СССР, нарушающие ст. ст. I—4 настоящих правил, а равно производящие разрыв или повреждение подводных кабелей, подлежат уголовной ответственности по соответствующим статьям Уголовного кодекса Союза республик.

¹ Иные Управления Гидрографического Управления РКБМФ.
² Иные УНГС ВМФ.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

ловной ответственности по соответствующим статьям Уголовного кодекса Союза республик.

Той же ответственности подвергаются капитаны иностранных судов за вышеупомянутые действия и упущения в пределах морской пограничной полосы.

7. Относительно предусмотренных ст. ст. I—4 настоящих правил действий или упущений капитанов иностранных судов вне пределов морской пограничной полосы лица, обнаружившие такие действия или упущения, сообщают в установленном порядке в Народный Комиссариат по Иностранным Делам³ из дальнейшего распоряжение.

8. Капитан судна, который во избежание повреждения подводного кабеля пожертвовал якорем, рыболовной сетью или иной снастью, обязан для приобретения права на вознаграждение судовладельца собственником кабеля позаботиться по возможности немедленно после происшествия о том, чтобы в подтверждение происшествия был составлен протокол, засвидетельствованный показаниями лиц судового экипажа, и кроме того, в течение 24 час. по прибытии в первый порт объявить о том начальнику порта; если этот первый порт не является портом СССР, то такое же объявление делается по возвращении судна на заграничное плавание начальнику первого порта СССР, в который судно зайдет.

Начальник порта СССР, получив указанное объявление как от капитана судна СССР, так и от капитана иностранного судна, уведомляет о том Цумор НКПС⁴ в установленном порядке для дальнейших распоряжений.

Основание: И. М. УНГС № 17, 1957 г.

Извлечения из положений о государственной морской лоцманской службе СССР

1. Лоцманская служба установлена в соответствии с приложением V к Кодексу торгового мореплавания СССР «О государственных морских лоцманах» для обеспечения безопасной проводки судов в районах, затрудненных для плавания, где установлен специальный режим судоходства.

2. Районы плавания с границами, в которых обязательна лоцманская проводка, пункты приема и сдачи лоцманов публикуются в Извещениях Мореплавателей и в обязательных постановлениях портов, там же публикуются районы плавания с границами, в которых не обязательна лоцманская проводка, а в обязательных постановлениях портов, там же публикуются районы плавания с границами, в которых не обязательна лоцманская проводка, а в обязательных постановлениях портов, там же публикуются районы плавания с границами, в которых не обязательна лоцманская проводка.

3. При исполнении служебных обязанностей государственные морские лоцманы обязаны быть одеты по установленной форме.

4. Убытки по авариям, происшедшим по вине лоцманов, возмещаются в пределах фонда безопасности кораблеводства.

5. Фонд безопасности кораблеводства образуется из 10% отчислений от лоцманского сбора.

6. Иск о возмещении убытков за аварию по вине лоцмана может быть предъявлен в судебном и арбитражном органах СССР и союзных республик капитану порта, которому подчинен лоцман.

7. Государственные морские лоцманы обязаны обеспечивать безопасную проводку судов по морским, шхерным или устьевым фарватерам в районах со специальным режимом плавания, на подходах к морским портам СССР, где это установлено, и в пределах вод этих портов. Кроме того, лоцманы обязаны направлять к причалу проходимые суда, ставить

³ Иные Министерства иностранных дел.
⁴ Иные Управления Гидрографического Управления РКБМФ.

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

- на якоре на место, указанное портовым надзором внутри порта или на внешнем рейде, обеспечивать маневр при съеме с якоря, а также проводить перестановку судов в порту.
16. Лоцманы проводят суда, как правило, круглосуточно, кроме случаев, когда по стихийным условиям не обеспечивается их безопасная проводка (та туман, сильная метель, ливень, шторм, сильную темноту, землетрясение и т. д.).
17. Лоцманы систематически проводят контрольные промеры глубин, вдоль причальных линий в пределах портовых вод и в местах фарватеров, поддержанных заносам, а также наблюдают за правильностью ограждения фарватеров и за состоянием этого ограждения.
18. Лоцманы немедленно извещают капитана порта через начальную лоцманской службы или через старшего лоцмана о всех замеченных изменениях в состоянии ограждения фарватеров, неисправностях огней и буйках портовых навигационных знаков, неисправностях сигналах оповещения мореплавателей, замеченных нарушениях правил судоходства, о необходимости капитанам судов законных требований лоцманов и о случаях аварий с проводимым судном.
19. Лоцманы следят во время проводки судов за тем, чтобы на проводимых судах фотографирования проходимой местности и измерения глубин фарватера другими приборами, кроме рулевого лота.
20. Лоцманы следят во время проводки за тем, чтобы балластные воды не выбрасывались на фарватерах, рейдах и в гаванях.
21. Лоцманам воспрещается сообщать посторонним лицам о знаках, приемах и особенностях фарватеров.
22. Лоцманам воспрещается в суднах, на судах людей, грузах и всякого рода имущества перевозить с судна на судно людей, грузы и всякого рода имущества.
23. Путешествовать своим ходом по проводке на лоцманов водных путей и портов контроль за соблюдением правил портовых обязательных постановлений.
24. Лоцманы обязаны выполнять все законоположения и правила о охране государственных границ, портовых сооружений, фарватеров и т. д.
25. В случае несчастий с судном в районе лоцманской службы лоцманы района обязаны оказать судну посильную помощь.
26. Лоцман обязан являться на судно немедленно по вызову капитана судна, а также принимать все необходимые меры к скорейшему и безопасному движению лоцманом и к сохранению в целости лоцманского бота.
27. При входе на судно лоцман предъявляет капитану особый бланк установленной Министерством морского флота формы. На этом бланке капитан за своей подписью указывает название судна, его флаг, осадку, ширину, чистую регистровую вместимость и состояние комплекта судовых механизмов, ожидания полной воды и тому, поданным обстоятельством, не имеющим характера действия непреодолимой силы.
28. В случае увеса лоцмана за пределы его района капитан обязан возместить стоимость обратного проезда его в место постоянной службы быстрым способом и сверх того уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня отъезда района по день предполагаемого возвращения лоцмана в пределы его района, вознаграждение, указанное в предыдущем пункте.
29. Когда приведенное лоцманом судно становится в карантин, капитан обязан уплатить за каждые сутки содержания лоцмана в карантине вознаграждение, указанное в п. 33.
30. Капитан обязан снабжать находящегося на судне лоцмана в период продолжения его лоцманского учения питанием, наемом в каюту, составом судна и предоставлять им отдельное помещение.
31. Взимание лоцманского сбора и особого вознаграждения с лоцманов производится непосредственно капитанами судов в морских торговых портах по ставкам, опубликованным в приказах Министра лоцманского сбора в морских торговых портах Союза ССР.

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

27. В случае отлучки капитана с командного мостика он обязан указать лоцману лицо, ответственное за управление судном, во время его отсутствия.
28. В случае требования капитана вывести судно в море, несмотря на заявление лоцмана о невозможности идти в море, вопрос разрешается капитаном порта.
29. Если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его указаниям или потребует вести судно, когда лоцман находит к тому препятствие, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия.
30. Если капитан судна попытается нарушить какое-либо из правил плавания в районе проводки, лоцман обязан предупредить капитана о не правильности его действия. В случае нарушения капитаном этих правил лоцман при первой возможности обязан сообщить об этом капитану порта.
31. Капитан, неверно объявивший осадку судна или его чистоту регистровую вместимость подвергается штрафу в размере двукратной ставки причитающегося с него лоцманского сбора, независимо от общей по закону ответственности за последствия, которые могут произойти из-за его неверных показаний.
32. Капитан идущего с моря судна, вызвавший лоцмана и по прибытии последнего отказавшийся от его услуг, обязан уплатить полностью сумму лоцманского сбора, причитающуюся за проводку, для которой лоцман был взят.
33. Капитан судна обязан уплатить особое вознаграждение, размеры которого устанавливаются «Правилами взимания лоцманского сбора в морских торговых портах Союза ССР», в случаях:
- а) когда лоцман будет вызван на стоянку в порту судно, которое не снимается с якоря или швартовов в назначенное время;
 - б) когда лоцман затеряется на судне свыше 2 час. вследствие необходимости догрузки, отгрузки или выгрузки судна, неисправности судовых механизмов, ожидания полной воды и тому, поданным обстоятельством, не имеющим характера действия непреодолимой силы.
34. В случае увеса лоцмана за пределы его района капитан обязан возместить стоимость обратного проезда его в место постоянной службы быстрым способом и сверх того уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня отъезда района по день предполагаемого возвращения лоцмана в пределы его района, вознаграждение, указанное в предыдущем пункте.
35. Когда приведенное лоцманом судно становится в карантин, капитан обязан уплатить за каждые сутки содержания лоцмана в карантине вознаграждение, указанное в п. 33.
36. Капитан обязан снабжать находящегося на судне лоцмана в период продолжения его лоцманского учения питанием, наемом в каюту, составом судна и предоставлять им отдельное помещение.
37. Взимание лоцманского сбора и особого вознаграждения с лоцманов производится непосредственно капитанами судов в морских торговых портах по ставкам, опубликованным в приказах Министра лоцманского сбора в морских торговых портах Союза ССР.

Основание И. М. ЭНГС № 18, 1967 г.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ПРАВИЛА ПЛАВАНИЯ В ВОДАХ СССР

Единая система навигационного оборудования морских опасностей плавучими предостерегательными знаками и порядок нанесения временной корректуры

1. Морские естественные и искусственные опасности, лежащие в открытом море или простирающиеся от береговой черты, ограждаются по единой системе ограждения, которая дана на стр. 43.

2. На картах, издаваемых Управлением начальника Гидрографической службы ВМФ, показывается только литатное плавучее ограждение, т. е. ограждение естественных навигационных опасностей (банок, мелей, рифов, скал и т. п.), бровок, искусственных каналов и кроме естественных фарватеров, затонувших судов, а также мест карантинных якорных стоянок.

15 **Примечание:** В отдельных случаях, когда район, запретный для плавания, или полигон содержит действительную опасность для мореплавания (наличие заграждения, опасность столкновения и т. п.) и являются "длительными" ограждения не также может быть нанесено на карты издания УНГС ВМФ.

3. С 1 января 1948 г. об установке плавучих предостерегательных знаков, районов, запретных для плавания, полигонов, районов рыбной ловли, а также районов, опасных от мин, и других ограждений или предостережений, носящих временный характер, дается публикация в Извещениях Мореплавателям с указанием «Временное».

20 По этим извещениям корректура карт должна проводиться карандашом силами корабельного и судового штурманского состава.

О выставленных или снятых штатных плавучих предостерегательных знаках (т. е. нанесенных на карты) в Извещениях Мореплавателям будет сообщаться без повторения подробного описания, но с указанием на то, что это штатная вежа (буй, бакан), и со ссылкой на соответствующий номер карты издания УНГС ВМФ.

Основания: И. М. УНГС № 19, 1967 г.

ОПИСАНИЕ СИСТЕМ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЛАВУЧИМИ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ В ВОДАХ СССР

В водах СССР приняты следующие системы навигационного оборудования плавучими предостерегательными знаками:

— ограждение навигационных опасностей относительно стран света (кардинальная система);

— ограждение сторон каналов и фарватеров (латеральная система);

— обозначение осей фарватеров и рекомендованных курсов;

— ограждение затонувших судов;

— ограждение рыболовных свайстей;

— ограждение районов прокладки подводных кабелей;

— обозначение якорных и карантинных якорных мест.

В качестве плавучих предостерегательных знаков служат буй и вежа, которые могут быть как светящимися, так и не светящимися.

Плавучие предостерегательные знаки различаются по окраске, топовым фигурам, цвету и характеру огня. Топовые фигуры устанавливаются как на вежах, так и на буйках, однако некоторые буй могут не иметь топовых фигур.

В отдельных случаях для отличия данной вежи от ближайших одноименных вех под ее топовой фигурой крепятся один или два шара, которые окрашиваются согласно цвету топовой фигуры.

На плавучих предостерегательных знаках могут быть установлены световые и радиолокационные отражатели, а на буйках, кроме того, и ревуны.

На некоторые буй наносятся номера.

Ограждение навигационных опасностей относительно стран света (кардинальная система)

Навигационные опасности, как лежащие в открытом море, так и простирающиеся от береговой черты, районы, опасные от мин, районы свайки грунта, запретные для плавания районы и всевозможные полигоны ограждаются по системе, в которой взаимное положение опасности и ограждающего ее предостерегательного знака определяются относительно стран света.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

44 ОПИСАНИЕ СИСТЕМ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Северные буи и вежи выставляются к югу от опасности и указывают: „Оставь меня к северу“.

Буи и вежи окрашиваются в красный цвет.

Топовые фигуры представляют собой красный голик раструбом 5 вверх.

Светящиеся буи имеют красный огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 4,5 сек.; Пер. 5,0 сек. (12 проблесков в минуту).

Южные буи и вежи выставляются к северу от опасности и указывают „Оставь меня к югу“.

Буи и вежи окрашиваются в белый цвет.

Топовые фигуры представляют собой черный голик раструбом 10 вниз.

Светящиеся буи имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 4,5 сек.; Пер. 5,0 сек. (12 проблесков в минуту).

Восточные буи и вежи выставляются к западу от опасности и указывают: „Оставь меня к востоку“.

Буи окрашиваются белыми и черными вертикальными полосами, по четыре каждого цвета; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя половина окрашивается в черный цвет, а нижняя в белый. Вежи окрашиваются: верхняя половина в черный цвет, нижняя — в белый.

Топовые фигуры представляют собой два черных голика раструбом вместе.

Светящиеся буи имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 2,2 сек.; Пер. 2,5 сек. — или группно-проблесковый — 25 Пр. 0,3 сек., Темн. 0,6 сек., Пр. 0,3 сек., Темн. 3,8 сек.; Пер. 5,0 сек. (в обоих случаях по 24 проблеска в минуту).

Западные буи и вежи выставляются к востоку от опасности и указывают: „Оставь меня к западу“.

Буи окрашиваются белыми и красными вертикальными полосами, по 30 четыре каждого цвета; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя половина окрашивается в белый цвет, а нижняя в красный. Вежи окрашиваются: верхняя половина в белый цвет, нижняя — в красный.

Топовые фигуры представляют собой два красных голика раструбом вверх.

Светящиеся буи имеют красный огонь. Характер огня: проблесковый — 35 Пр. 0,3 сек., Темн. 2,2 сек.; Пер. 2,5 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 0,6 сек., Пр. 0,3 сек., Темн. 3,8 сек.; Пер. 5,0 сек. (в обоих случаях по 24 проблеска в минуту).

Крестовые буи и вежи выставляются на опасностях небольших размеров и указывают: „Стою на опасности. Меня можно обходить со всех сторон“. Эти знаки являются общими для всех систем.

Буи с надстройками окрашиваются: корпус буя в красный цвет, а надстройка белыми и красными горизонтальными полосами; в средней части 40 надстройки с четырех сторон наносится по белому кресту на красном фоне.

Буи без надстроек окрашиваются в красный цвет с белой горизонтальной полосой посредине и четырьмя белыми вертикальными полосами от вершины к основанию (в результате получается четыре белых 50 сек.).

Вежи окрашиваются белыми и красными горизонтальными полосами. Топовые фигуры представляют собой белый крест на красном 55 шарике.

Светящиеся буи имеют зеленый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 1,0 сек., Темн. 2,0 сек.; Пер. 3,0 сек. (20 проблесков в минуту).

ОПИСАНИЕ СИСТЕМ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ 45

Ограждение сторон каналов и фарватеров (латеральная система)

Каналы и фарватеры ограждаются по системе, в которой основное подомение опасности и ограждающего ее предостерегательного знака определяется относительно пути следования судна, идущего по каналу или фарватеру со стороны моря. В отдельных случаях направление движения оговаривается дополнительно.

Предостерегательные знаки выставляются

- на сторонах каналов и фарватеров;
- в местах поворота каналов и фарватеров;
- в местах разделения и соединения каналов и фарватеров.

Предостерегательным знаком, выставляемым на левой стороне канала или фарватера, присвоен красный цвет, красный огонь и четкие номера. Предостерегательным знаком, выставляемым на правой стороне канала или фарватера, присвоен черный цвет, белый огонь и четкие номера. Нумерация предостерегательных знаков, если она установлена, ведется считая от порта в море.

Отдельно лежащие опасности, которые можно остерегаться с обеих сторон, ограждаются крестовыми буйми и вежами, описанными в Системе ограждения навигационных опасностей относительно стран света.

Левой стороны буи и вежи выставляются на левой стороне канала или фарватера.

Буи и вежи окрашиваются в красный цвет.

Топовые фигуры представляют собой черный голик раструбом 20 вверх.

Светящиеся буи имеют красный огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 2,5 сек.; Пер. 3,0 сек. — или группно-проблесковый — 25 Пр. 0,3 сек., Темн. 1,0 сек., Пр. 0,3 сек., Темн. 4,0 сек.; Пер. 6,0 сек. (в обоих случаях по 20 проблесков в минуту).

Правой стороны буи и вежи выставляются на правой стороне канала или фарватера.

Буи и вежи окрашиваются в черный цвет.

Топовые фигуры представляют собой черный голик раструбом вниз.

Светящиеся буи имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — 30 Пр. 0,5 сек., Темн. 2,5 сек.; Пер. 3,0 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 1,0 сек., Пр. 0,3 сек., Темн. 4,0 сек.; Пер. 6,0 сек. (в обоих случаях по 20 проблесков в минуту).

Поворотные левой стороны буи и вежи выставляются на левой стороне 35 каналов и фарватеров в местах их поворота.

Буи окрашиваются в красный цвет с белой горизонтальной полосой по 40 посредине; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя и нижняя части окрашиваются в красный цвет, а средняя в белый. Вежи окрашиваются: верхняя и нижняя части в красный цвет, средняя — в белый.

Топовые фигуры представляют собой черный голик раструбом вверх.

Светящиеся буи имеют красный огонь. Характер огня: проблесковый — 45 Пр. 0,5 сек., Темн. 1,0 сек.; Пер. 1,5 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 0,6 сек., Пр. 0,3 сек., Темн. 1,8 сек.; Пер. 3,0 сек. (в обоих случаях по 40 проблесков в минуту).

Поворотные правой стороны буи и вежи выставляются на правой стороне 50 каналов и фарватеров в местах их поворота.

Буи окрашиваются в черный цвет с белой горизонтальной полосой по 55 посредине; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя и нижняя части

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

ОПИСАНИЕ СИСТЕМ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

окрашиваются в черный цвет, а средняя в белый. Вехи окрашиваются: верхняя и нижняя части в черный цвет, средняя — в белый.

Топовые фигуры представляют собой черный гоним раструбом вниз. Светящиеся буй имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 1,0 сек.; Пер. 1,5 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 0,6 сек.; Пер. 0,3 сек., Темн. 1,8 сек.; Пер. 3,0 сек. (в обоих случаях по 40 проблесков в минуту).

Разделения и соединения каналов и фарватеров буй и вехи выставляются в местах разделения и соединения каналов и фарватеров.

Буй и веха окрашиваются черными и красными вертикальными полосами, по четыре каждого цвета; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя и нижняя части окрашиваются в красный цвет, а средняя в черный. Веха окрашивается черными и красными горизонтальными полосами.

Топовые фигуры представляют собой шар, верхняя половина которого окрашена в черный цвет, а нижняя в красный.

Светящиеся буй имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 2,0 сек., Темн. 4,0 сек.; Пер. 6,0 сек. (10 проблесков в минуту).

Обозначение осей фарватеров и рекомендованных курсов

Осевые буй и веха выставляются на оси фарватеров и рекомендованных курсов и указывают: „Следуй со знака на знак“.

Буй и веха окрашиваются черными и белыми горизонтальными полосами; если на бую имеется надстройка, то она окрашивается в белый цвет.

Топовые фигуры представляют собой черный шар.

Светящиеся буй имеют белый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 4,5 сек.; Пер. 5,0 сек. (12 проблесков в минуту).

Поворотные осевые буй и веха выставляются на оси фарватеров и рекомендованных курсов в местах поворота и указывают: „У данного знака следует сделать поворот на следующий осевой знак“.

Буй и веха окрашены белыми и красными горизонтальными полосами; если на бую имеется надстройка, то она окрашивается в белый цвет.

Топовые фигуры представляют собой красный шар.

Светящиеся буй имеют красный огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 1,5 сек.; Пер. 2,0 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 0,3 сек., Темн. 0,3 сек.; Пер. 0,5 сек., Темн. 2,5 сек.; Пер. 4,0 сек. (в обоих случаях по 30 проблесков в минуту).

Ограждение затонувших судов

Затонувшего судна буй и веха выставляются вблизи затонувшего судна. Эти знаки являются общими для всех систем ограждения. Положение буй или веха относительно ограждаемого затонувшего судна каждый раз оговаривается особо.

Буй и веха окрашиваются в зеленый цвет.

Топовые фигуры представляют собой зеленый шар.

Светящиеся буй имеют зеленый огонь. Характер огня: проблесковый — Пр. 0,5 сек., Темн. 4,5 сек.; Пер. 5,0 сек. — или группно-проблесковый — Пр. 1,0 сек., Темн. 2,0 сек.; Пер. 1,0 сек., Темн. 6,0 сек.; Пер. 10,0 сек. (в обоих случаях по 12 проблесков в минуту).

ОПИСАНИЕ СИСТЕМ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ограждение рыболовных снастей

Рыболовные снасти ограждаются по системе, в которой азимутное положение опасности и ограждающего ее предостерегательного знака определяется относительно стран света.

В качестве плавучих предостерегательных знаков служат вехи, которые выставляются рыболовными организациями по согласованию с гидрографической службой ВМФ.

Северные рыбацкие вехи выставляются к югу от рыболовных снастей и указывают: „Оставь меня к северу“.

Веха окрашивается в красный цвет. Топовые фигуры представляют собой красный гоним раструбом вверх.

Светящиеся веха имеют один красный постоянный огонь.

Южные рыбацкие вехи выставляются к северу от рыболовных снастей и указывают: „Оставь меня к югу“.

Веха окрашивается в белый цвет. Топовые фигуры представляют собой черный гоним раструбом вниз.

Светящиеся веха имеют один белый постоянный огонь.

Восточные рыбацкие вехи выставляются к западу от рыболовных снастей и указывают: „Оставь меня к востоку“.

Веха окрашивается: верхняя половина в черный цвет, нижняя в белый.

Топовые фигуры представляют собой два черных гонима раструбом в стороны.

Светящиеся веха имеют два белых постоянных огня, расположенных по вертикали.

Западные рыбацкие вехи выставляются к востоку от рыболовных снастей и указывают: „Оставь меня к западу“.

Веха окрашивается: верхняя половина в белый цвет, нижняя в красный.

Топовые фигуры представляют собой два красных гонима раструбом в стороны.

Светящиеся веха имеют два красных постоянных огня, расположенных по вертикали.

Ограждение районов прокладки подводных кабелей

Кабельные буй и веха выставляются в местах прокладки подводных кабелей для ограждения районов, запрещенных для постановки на якорь.

Буй окрашиваются желтыми и черными вертикальными полосами; если на бую имеется надстройка, то ее верхняя и нижняя части окрашиваются в черный цвет, а средняя в желтый. Веха окрашивается желтыми и черными горизонтальными полосами, у верхних вехи окрашены в черные квадратный флаг.

Светящиеся буй имеют оранжевый огонь. Характер огня: проблесковый — Свет 1,0 сек.; Темн. 1,0 сек.; Пер. 2,0 сек. (30 проблесков в минуту).

Обозначение якорных и карантинных якорных мест

Якорные буй и веха и швартовые бочки выставляются в местах, предназначенных для якорной стоянки судов.

Буй окрашиваются желтыми и красными вертикальными полосами, по четыре каждого цвета; если на бую имеется надстройка, то она окрашивается в желтый цвет. Веха окрашивается желтыми и красными горизонтальными полосами.

FOR OFFICIAL USE ONLY

ОПИСАНИЕ СИСТЕМЫ ЗАЩИЩЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

контральными полосами у вершины башни укрепляется квадратный флаг, окрашенный по диагонали в красный и желтый цвет. Швартовные бочки окрашиваются в красный и желтый цвет. Вертикальные полосы: бочки, стоящие на мостике, окрашиваются в красный цвет, бочки, стоящие на палубе, окрашиваются в желтый цвет.

Световые башни имеют квадратную форму. Характер огня проблесковый — Пр. 0,5 сек. Темн. 2,5 сек. Пр. 3,0 сек. (20 проблесков в минуту).

Карантинные якорные башни, башни и швартовные башни выставляются в местах, предназначенных для карантинных якорных стоянок судов.

Башни, башни и швартовные башни окрашиваются в желтый цвет, у вершины башни укрепляется квадратный флаг желтого цвета.

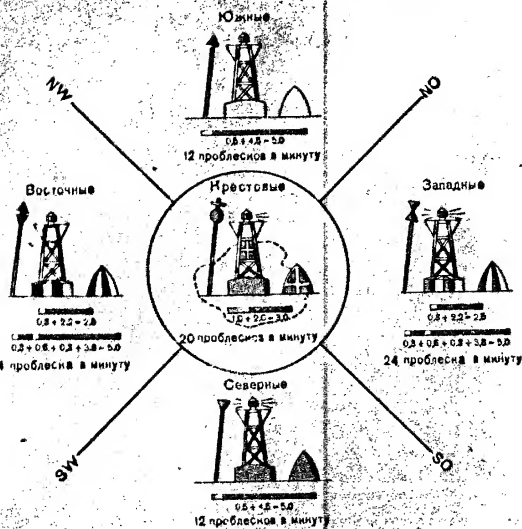
Световые башни имеют квадратную форму. Характер огня проблесковый — Пр. 0,5 сек. Темн. 2,5 сек. Пр. 3,0 сек. (20 проблесков в минуту).

FOR OFFICIAL USE ONLY

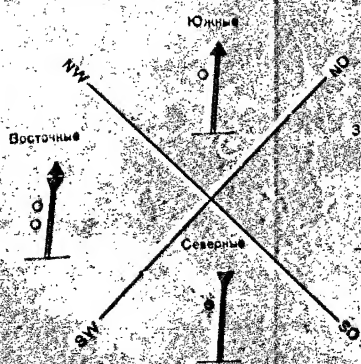
FOR OFFICIAL USE ONLY

СИСТЕМЫ НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЛАВУЧИМИ ПРЕДОСТЕРЕГАТЕЛЬНЫМИ ЗНАКАМИ В ВОДАХ СССР.

ОГРАЖДЕНИЕ НАВИГАЦИОННЫХ ОПАСНОСТЕЙ



ОГРАЖДЕНИЕ РЫБОЛОВНЫХ ШАСТЕЙ



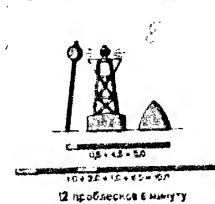
ОГРАЖДЕНИЕ СТОРОН КАНАЛОВ И ФАРВАТЕРОВ



ОБОЗНАЧЕНИЕ ОСЕЙ ФАРВАТЕРОВ И РЕКОМЕНДОВАННЫХ КУРСОВ



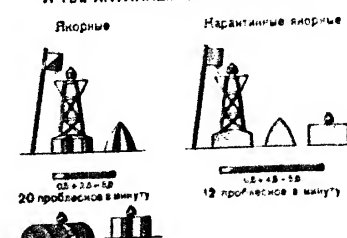
ОГРАЖДЕНИЕ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ



ОГРАЖДЕНИЕ РАЙОНОВ ПРОКЛАДКИ ПОДВОДНЫХ КАБЕЛЕЙ



ОБОЗНАЧЕНИЕ ЯКОРНЫХ И НАРАТИННЫХ ЯКОРНЫХ МЕСТ



TOP SECRET EYES ONLY

Навигационное описание

Глава I

ПОРТ КЛАЙПЕДА И ПОДХОДЫ К НЕМУ

Карты: 409, 456

ПОДХОДЫ К ПОРТУ КЛАЙПЕДА. На подходах к порту Клайпеда 5 берег слабо изрезан. Здесь нет заливов и бухт, которые могли бы служить укрытием для судов от ветра и волнения.

С юга к порту Клайпеда подходит узкая песчаная Курская коса, отделяющая Курский залив от Балтийского моря. Курская коса на участке от маяка Нидден до порта Клайпеда покрыта поросшими лесом дюнами, 10 которые хорошо приметны с моря благодаря своей светлой окраске. Ориентирами на этом участке являются маяк Нидден и светящийся знак Юд-кранте. Некоторую ориентировку при плавании дают границы лесонасаждений на косе, которые хорошо видны со стороны моря. От маяка Нидден до параллели $55^{\circ}26'$ сев. шир. и от параллели $55^{\circ}31'$ сев. шир. до порта 15 Клайпеда тянется лес, а между этими параллелями берег лишен растительности.

Рельеф дна моря вдоль Курской косы ровный, навигационным опасностям в этом районе нет. Изобата 10 м проходит в 5 кбт. от берега, параллельно ему, а изобата 20 м в 1,5 мили от берега. 20

Между портом Клайпеда и маяком Папе берег в основном низменный, песчаный и почти всюду порос лесом. Ориентирами при плавании в этом районе служат маяк Папе, кирка в городе Паланга и гора Бирута, расположенная южнее города Паланга. Изобата 10 м проходит в расстоянии около 1 мили от берега и только у города Паланга она удаляется от него 25 на расстояние до 2 миль. Изобата 20 м проходит в 2—3 милях от береговой черты.

Ветры и штормы. В описываемом районе в период с октября по март преобладают южные и юго-восточные ветры, общая повторяемость которых составляет 38—46%; часты также западные ветры повторяемостью 30 (14—17%). С мая по сентябрь преобладают западные ветры, в августе 35 повторяемость этих ветров достигает 33%.

В течение года сила ветра составляет в среднем 3—4 балла, достатая наибольших значений зимой. Штили наблюдаются преимущественно летом, когда число дней с ними составляет 8 за месяц. Штормы наблюдаются в основном от SW, W и NW. Наибольшее число дней со штормом отмечается в период с января по май и равно 2—4 за месяц. В среднем за год бывает 20 дней со штормом.

Туманы. Наиболее часты туманы в период с октября по март, когда число дней с ними достигает 5—8 за месяц. В этот период туманы бывают 30

TOP OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

густыми и продолжительными; меньше всего туманов отмечается летом (1—2 дня за месяц). За год в среднем наблюдается 30 дней с туманом.

Колебания уровня в основном связаны со стонно-нагонными и сейшевыми явлениями. Стонно-нагонные колебания уровня обычно внезапны, кратковременны и интенсивны. Наибольшие изменения уровня вызываются стогами и нагонами осенью и зимой. Повышение уровня происходит при сильных западных, северных, северо-западных и иногда юго-западных ветрах, а понижение при южных и восточных ветрах.

Сейшевые колебания уровня наблюдаются во время резких изменений атмосферного давления. Амплитуда сейшевых колебаний не превышает 20—30 см, а период 20—40 мин.

Маяк Нидден (шир. 55°18' N, долг. 21°00' E) установлен посредине Курской косы в 25 милях к S от порта Клайпеда и на скалистой горе Тесная. Вид маяка: красная круглая железобетонная башня высотой 24,5 м; 15 высота огня 67 м.



Берег у гавани Нидда, в 6 кбт. по плану 284° на маяк Нидден

Туманные сигналы подаются двумя звукофонами, расположенными на восточной оконечности южного мола гавани Нидда, в 5,1 кбт. на 104° от маяка Нидден, и на морской части косы, в 6,7 кбт. на 333° от маяка Нидден.

Селение Юодкранте находится в 10 милях к югу от города Клайпеда. В селении имеется кирка.

Светящийся знак Юодкранте, или Шварцпорт (шир. 55°33' N, долг. 21°07' E), установлен близ селения Юодкранте на горе Роганос. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая ферма, обшитая досками. Высота знака 19,7 м; высота огня 68,3 м.

Селение Папесцием расположено на перешейке, отделяющем озеро Папес от моря, в 26 милях к N от порта Клайпеда.

Маяк Папе (шир. 56°09' N, долг. 21°01' E) установлен у селения Папесцием. Вид маяка: белая четырехгранная металлическая ажурная пирамида с цилиндрической колонией внутри. Высота маяка 22,3 м; высота



С мая 50. Маяк Еванто (шир. 56°01'5 N, долг. 21°05'0 E) расположен к югу от селения Еванто. Вид маяка: красная четырехгранная ажурная металлическая ферма, обшитая досками на одну треть. Высота знака 19,7 м; высота огня 68,3 м. Маяк установлен резервным образом.

ИМ 4 4166/58г.

ПОРТ КЛАЙПЕДА И ПОДХОДЫ К НЕМУ

51

ной окраине города. Лес и парк почти полностью скрывают город со стороны моря; на берегу моря видны только отдельные строения.

Ориентирами при плавании в этом районе служат высокая красная кирка с шпилем в городе и замок, находящийся южнее кирки.

Опасности. На подходах к городу Палайна имеются опасности. В 1,8 мили к WNW от кирки в городе Палайна лежит затонувшее судно, а в 3,8 мили к SSW от той же кирки находится другое затонувшее судно с глубиной над ним 1 м. Оба затонувших судна не ограждены. Кроме того, вблизи берега имеются отдельные скалистые банки.

ПОРТ КЛАЙПЕДА расположен в узком проливе, называемом Морским каналом, который соединяет Курский залив с Балтийским морем.

К порту Клайпеда относятся Морской канал и расположенные в нем Зимняя, Новая и Зародская гавани, шлюпочный бассейн, Рыбный порт, а также пристани, расположенные у берегов реки Данге, ниже антонового моста.

Приметные пункты. Естественных приметных пунктов на подходах с моря к порту Клайпеда мало. Кроме указанных выше приметных пунктов, хорошими ориентирами при подходе к порту являются Входные створные маяки Клайпеда, высокие заводские трубы и портовые краны.

Течения. Прибрежное течение, направленное главным образом на N, идет поперек входа в Морской канал и достигает иногда значительной скорости; при северных ветрах возникает течение на S. Во внутренней части Морского канала течение обычно идет из Курского залива. В заливе течение направляется только при сильных северных и северо-западных ветрах и вызывает при входе в канал сильную толчу. Скорость течения, выходящего из залива, достигает весной значительной величины.

Лед. Участок реки Данге несколько выше устья замерзает каждую зиму на продолжительное время. Вход в Морской канал может быть закрыт приносимыми льдами в течение нескольких дней. В отдельные суровые зимы Морской канал и подходы к порту покрываются неподвижным льдом.

1. Стр. 51. Строки 32—44. Вычеркнуть с «Все» по «заранее» и взамен поместить «Мореплаватели, следующие в порт Клайпеда, обязаны за 48 час и вторично за 24 часа сообщить капитану порта о времени подхода к порту. Капитан судна сообщает уточненное время и дает заявку на лоцмана. Лоцманская проводка в порт, выход на него и перешвартовка в порту обязательны для всех иностранных судов, а также для советских, имеющих осадку свыше 3 м.

Лоцманская проводка судов осуществляется круглосуточно. В тех случаях, когда по условиям погоды у прямого борта нельзя приставить лоцмана на борт судна, но вход в порт возможен, капитан судна должен следовать в кильватер за лоцманским ботом.

Когда же по условиям погоды или другим причинам лоцман не может выйти для проводки, ботом сообщает капитану судна по радио, судно должно оставаться на рейде, или в море, ожидая благоприятных условий для проводки в порт».

(И. М. № 2693, 1954 г.)

Лоцманская станция находится на углу стенки при входе в Зимнюю гавань порта Клайпеда.

Портовые средства. На территории порта имеются краны различной грузоподъемности.

Ремонт. В порту можно произвести капитальный ремонт механизмов и корпусов судов среднего тоннажа.

TOP OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

густыми и продолжительными; меньше всего туманов отмечается летом (1—2 дня за месяц). За год в среднем наблюдается 50 дней с туманом.

Колебания уровня в основном связаны со стонно-нагонными и сейшескими явлениями. Стонно-нагонные колебания уровня обычно внезапны, кратковременны и интенсивны. Наибольшие изменения уровня вызываются стомами и нагонами осенью и зимой. Повышение уровня происходит при сильных западных, северных, северо-западных и иногда юго-западных ветрах, а понижение при южных и восточных ветрах.

Сейшеские колебания уровня наблюдаются во время резких изменений атмосферного давления. Амплитуда сейшеских колебаний не превышает 20—30 см, а период 20—40 мин.

Маяк Нидден (шир. 55°18' N, долг. 21°00' O) установлен посредине Курской косы в 25 милях к S от порта Клайпеда на песчаной горе Тесная. Вид маяка: красная круглая железобетонная башня высотой 24,5 м; высота огня 67 м.



Берег у гавани Нидда, в 6 км, по пелену 284° на маяк Нидден

Туманные сигналы подаются двумя наутофонами, расположенными на восточной оконечности южного мола гавани Нидда, в 5,1 км, на 104° от маяка Нидден, и на морской части косы, в 6,7 км, на 333° от маяка Нидден.

Селение Юодкракте находится в 10 милях к югу от города Клайпеда. В селении имеется кирка.

Светящийся знак Юодкракте, или Шварцфорт (шир. 55°33' N, долг. 21°07' O), установлен близ селения Юодкракте на горе Роганос. Вид знака: белая, четырехгранная ажурная металлическая ферма, обитая досками. Высота знака 19,7 м; высота огня 68,5 м.

Селение Палесцием расположено на перешейке, отделяющем озеро Палес от моря, в 26 милях к N от порта Клайпеда.

Маяк Пале (шир. 56°09' N, долг. 21°01' O) установлен у селения Палесцием. Вид маяка: белая, четырехгранная металлическая ажурная пирамида с цилиндрической колонной внутри. Высота маяка 22,3 м; высота огня 23,7 м.

Селение Швентой находится в устье реки Швенты в 7,6 милях к югу от маяка Пале.

Светящийся знак Швентой (шир. 56°02' N, долг. 21°04' O) установлен близ селения Швентой. Вид знака: белая, восьмигранная деревянная пирамида с фонарем на вершине. Высота знака 4 м; высота огня 6,7 м.

Город Паланга расположен на берегу моря в 12 милях севернее города Клайпеда. К S от города возвышается приметная гора Бирута. Лес, растущий на этой горе, сдается с парком, расположенным на юго-



Маяк Пале

ПОРТ КЛАЙПЕДА И ПОДХОДЫ К НЕМУ

51

ной окраине города. Тес и парк почти полностью скрывают город со стороны моря; на берегу моря видны только отдельные строения.

Ориентирами при плавании в этом районе служат высокая красная кирка со шпалей в городе и замок, находящийся южнее кирки.

Опасности. На подходах к городу Паланга имеются опасности. В 1,8 милях к WNW от кирки в городе Паланга лежит затонувшее судно, а в 3,8 милях к SSW от той же кирки находится другое затонувшее судно с глубиной над ним 1 м. Оба затонувших судна не обозначены. Кроме того, вблизи берега имеются отдельные скалистые банки.

ПОРТ КЛАЙПЕДА расположен в узком проливе, называемом Морским каналом, который соединяет Курский залив с Балтийским морем.

К порту Клайпеда относятся Морской канал и расположенные в нем Зимняя, Новая и Заводская гавани, шлюпочный бассейн. Рыбный порт, а также пристани, расположенные у берегов реки Данте, ниже города.

Приметные пункты. Естественных приметных пунктов на подходах с моря к порту Клайпеда мало. Кроме указанных выше приметных пунктов, хорошими ориентирами при подходе к порту являются Входные сторожевые маяки Клайпеда, высокие заводские трубы и портовые краны.

Течения. Прибрежное течение, направленное главным образом на S, идет поперек входа в Морской канал и достигает иногда значительной скорости; при северных ветрах возникает течение на S. По шлюпочной части Морского канала течение обычно идет на Курский залив. В сильных ветрах и вызывает при входе в канал сильную толчку. Скорость течения, выходящего из залива, достигает весной значительной величины.

Лед. Участок реки Данте несколько выше устья замерзает каждую зиму на продолжительное время. Вход в Морской канал может быть закрыт приносимыми льдами в течение нескольких дней. В отдельные зимы льды Морского канала и подходы к порту покрываются неподвижным льдом.

1. Стр. 51. Строки 32—44. Вычеркнуть с «Все» по «задание» и заменить:

«Мореплаватели, следующие в порт Клайпеда, обязаны за 48 час и вторично за 24 часа сообщить капитану порта о времени подхода к порту и о времени отхода с порта. При этом капитан судна сообщает уточненное время и дает заявку на лоцмана».

Лоцманская проводка в порт, выходя из него и перешвартовка в порту обязательны для всех иностранных судов, а также для советских, имеющих осадку свыше 3 м.

Лоцманская проводка судов осуществляется круглогодично.

В тех случаях, когда по условиям погоды у пристани буй ледом прикрывает лоцмана на борту судна, но лед в порт все же может, капитан судна должен следовать в кильватер за лоцманским ботом.

Когда же по условиям погоды или другим причинам лоцман не может следовать в кильватер за лоцманским ботом, капитан судна по радио судна должен сообщить об этом капитану порта.

Зимняя,
Ледовый,
Зимняя,
Ледовый,
Зимняя,
Ледовый,

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Снабжение. В порту можно пополнить запасы угля; погрузка его механизирована. Пресную воду можно принять из городского водопровода, проведенного на набережные.

Таможня находится в городе Клайпеда, улица Инкаро, 7.

Сигнальные станция, регулирующие движение судов на рейдах и в гаванях, находятся у входа в порт Клайпеда и у входа в Новую гавань.

Шторные сигналы поднимаются на обеих сигнальных станциях, а также на мачте, установленной на волноломе, ограничивающем Зимнюю гавань с W.

Скала грунта находится вблизи берега к северу от входа в порт; она отражается вехами.

Внешний рейд порта Клайпеда расположен в 2 милях к WNW от входа в Морской канал. Глубины на рейде 19—23 м, грунт — песок и глина. При западных ветрах на рейде развивается сильное волнение и стоянка на якоре ненадежна. Погрузочные работы на рейде обычно не производятся.

На Внешнем рейде вблизи фарватера лежат неогражденные затонувшие суда, представляющие опасность для плавания.

Фарватер, ведущий к порту Клайпеда с моря, имеет ширину 80 м и глубину 8,2 м. На оси фарватера в западной его части выставляются два светящих буй.

Светящийся буй № 1 (шир. 55°44' N, долг. 21°56' O) приемный осевой с цифрой «1» на надстройке выставляется в начальной точке фарватера в 5,2 мили на 272° от входа в Морской канал.

Светящийся буй № 2 (шир. 55°44' N, долг. 21°01' O) осевой с цифрой «2» на надстройке выставляется на оси фарватера в 2 милях от входа в Морской канал.

Входной створ маяков Клайпеда, установленных на восточном берегу Морского канала к O от входа в него, ведет по фарватеру до входа в Морской канал; направление створа 272°—92°.

Передний маяк (шир. 55°44' N, долг. 21°06' O) установлен у северного мола Морского канала. Вид маяка: черная четырехгранная ажурная металлическая ферма с белым прямоугольным щитом и топовой фигурой в виде белого ромба; на щите посередине накрашена черная вертикальная полоса. Высота маяка 26,8 м; высота огня 31,2 м.

Задний маяк установлен на песчаной возвышенности вблизи северного мола Морского канала, в 270° от переднего. Вид маяка: круглая железобетонная башня, окрашенная белыми и черными горизонтальными полосами, с красным фонарным сооружением. Со стороны створа на маяке накрашена черная вертикальная полоса. Высота маяка 40 м; высота огня 44,5 м.

Задний маяк одновременно является задним знаком створа светящихся маяков Рыбного порта.

При плохой видимости (3 мили и меньше) огни Входного створа маяков Клайпеда зажигаются и в светлое время суток.

Морской канал соединяет Курский залив с Балтийским морем. За каналом застроен двумя молами. От входа до Рыбного порта Морской канал доступен для судов с осадкой до 5 м, а от Рыбного порта до Лесной гавани — для судов с осадкой до 8 м.

Длина фарватера канала от мола вблизи банки Сёжума-Кяулес-Нугара в милях; ширина его колеблется от 180 до 300 м.

Канал подвержен обмелению.

Прибрежные маяки. При восточных ветрах от WSW до WNW по восточную часть Морского канала заходит крупная зыб, которая идет вдоль бережных и иногда заходит даже в Зимнюю и Новую гавани.

ПОРТ КЛАЙПЕДА И ПОДХОДЫ К НЕМУ

53

Суда, стоящие в это время у набережных порта или в указанных гаванях, должны заблаговременно отойти от стенок и стать в канале на два якоря. Несвоевременный отход от стенок сопряжен с возможностью аварии.

Опасности. В Морском канале вблизи фарватера имеются опасности для плавания камни, отмели и мели. От западного берега Морского канала выступает отмель, которая близко подходит к створу.

Затонувшее судно, представляющее опасность для плавания находится к N от оконечности южного мола Морского канала.

Светящийся буй выставляется в 20 м к северу от затонувшего судна. При входе в порт Клайпеда и выходе из него светящийся буй необходимо оставлять к югу.

Банка Сёжума-Кяулес-Нугара длиной 1,4 мили и шириной около 3 км, расположена в южной части Морского канала, к западу от Лесной гавани, и вытянута в направлении N—S. Летом эта банка покрывается высокой травой и имеет вид острова. Фарватер Морского канала проходит с западной стороны банки.

Светящийся знак (шир. 55°44' N, долг. 21°05' O) установлен на оконечности северного мола Морского канала. Вид знака: красная четырехгранная ажурная металлическая ферма. Высота знака 8 м; высота огня 10,3 м.

Светящийся знак установлен на оконечности южного мола Морского канала. Вид знака: красная четырехгранная ажурная ферма. Высота знака 10,1 м; высота огня 13 м. На знаке установлен белый светящийся отражатель.

Внутренний створ светящихся знаков, установленных на восточном берегу Морского канала, ведет по Морскому каналу от Входного створа маяков Клайпеда; направление створа 299°—161°; 265°—115°.

Передний знак (шир. 55°43' N, долг. 21°07' O) установлен на восточной части города Клайпеда. Вид сооружения: красная ажурная металлическая ферма. Высота знака 13,8 м; высота огня 19,3 м.

Задний знак установлен в 400 м от переднего. Вид знака: ажурная металлическая ферма пирамиды с топовой фигурой в виде креста, горизонтально поставленной бочки и треугольника вершиной вверх, расположенных вертикально один под другим. Высота знака 14 м; высота огня 34 м.

Створ светящихся знаков Рыбного порта, установленных на восточном берегу Морского канала, ведет к причалам Рыбного порта и ограничивает отмель, выступающую от западного берега Морского канала. Направление дневного створа знаков 150°—330°; на направлении дневного створа на огнях 150°—330°.

Передний знак (шир. 55°44' N, долг. 21°06' O) установлен в 5 км к NW от переднего знака Внутреннего створа светящихся знаков. Вид знака: белый прямоугольный деревянный щит с черной вертикальной полосой посередине и топовой фигурой в виде белого треугольника вершиной вверх. Высота знака 9 м; высота огня 10 м.

Задний знак створа является задним знаком Входного створа маяков Клайпеда.

Набережная торгового порта оборудована на восточном берегу Морского канала между задним знаком Внутреннего створа светящихся знаков и Зимней гаванью. Набережная разбита на семь причалов, оборудованных с юга на север (с 1 по 7); глубины у этих причалов 6,8—8,6 м. На причалах установлены краны. Плоту и угля на суда производится с причалов № 11 и 12.

Зимняя и Новая гавани. К югу от набережной торгового порта расположен бассейн; северная часть его называется Зимней гаванью, а южная

FOR OFFICIAL USE ONLY

54

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

часть Новой гавани. Зимняя гавань отделена от Морского канала волноломом, а Новая гавань молотом. Стенки гаваней разделены на причалы: у южной стенки Новой гавани, начиная от мола, находятся причалы № 1 и 2, а у восточной общей стенки гаваней, считая с юга на север, причалы с № 3 по № 6; северная стенка Зимней гавани именуется причалом № 7. Глубины у причалов почти всюду 6 м. В Новой гавани к О и НО от сваенных знаков, установленного на оконечности мола, выставляются три буя: отражающие мелководье.

Светящийся знак Зимней гавани Северный (шир. 55°43' N, долг. 21°07' O) установлен на берегу с северной стороны северного входа в Зимнюю гавань. Вид знака: красная металлическая четырехгранная пирамидальная будка. Высота знака 2,1 м; высота огня 4,7 м.

Светящийся знак Зимней гавани Южный установлен на северной оконечности волнолома с южной стороны северного входа в Зимнюю гавань. Вид знака: четырехгранная металлическая пирамида, окрашенная белыми и синими наклонными полосами. Высота знака 2,8 м; высота огня 5,4 м.

Светящийся знак Новой гавани Северный (шир. 55°42' N, долг. 21°07' O) установлен на южной оконечности волнолома с восточной стороны входа в Новую гавань. Вид знака: четырехгранная металлическая усеченная пирамида, окрашенная белыми и красными наклонными полосами. Высота знака 2,8 м.

Светящийся знак Новой гавани Южный (шир. 55°42' N, долг. 21°07' O) установлен на оконечности мола с западной стороны входа в Новую гавань. Вид знака: четырехгранная металлическая ажурная ферма, окрашенная белыми и зелеными наклонными полосами. Высота знака 2 м; высота огня 4 м.

Заводская гавань находится южнее Новой гавани, между ней и устьем реки Данге. От Морского канала Заводская гавань отделена волноломом. В гавань ведут два входа шириной 18 м; южный из них более глубокий. Глубины вдоль северной стенки гавани 2,5—3 м, вдоль восточной 2—4 м, а вдоль южной 4—5 м; в средней части гавани против волнолома глубины 2—4 м.

Бассейн, предназначенный для стоянки шлюпок спасательной станции, расположен южнее Заводской гавани.

Спасательная станция находится на правом берегу устья реки Данге, в котором расположена спасательная станция, имеет вид двух башен, соединенных наверху.

Паромная переправа. Между городом Клайпедой и Курской косой имеется паромное сообщение. Одна пристань находится на левом берегу реки Данге, в 350 м от ее устья, а другая на косе против устья реки. Гавань, предназначенная для шлюпок, находится на западной стороне Морского канала вблизи пристани паромов.

Гавань, предназначенная для яхт, расположена на западной стороне Морского канала, в 4 км южнее пристани паромов. Гавань представляет собой искусственный бассейн, хорошо укрытый от всех ветров.

Гавань, ограниченная молами, расположена на восточной стороне Морского канала, в 1,5 км к С от устья реки Данге. Во входе в гавань лежит банка с глубиной 5 м. В 2,5 км к Ю от этой гавани находится бассейн, предназначенный для сплава леса.

Рыбный порт расположен на восточной стороне Морского канала к югу от упомянутого бассейна для сплава леса и занимает участок берега протяженностью 12,7 км. Северная граница порта находится в 1 км южнее устья реки Данге.

Причал бондарного цеха находится в 250 м к югу от северной границы Рыбного порта, глубины у причала 4—4,2 м. К северу от

ПОРТ КЛАЙПЕДА И ПОДХОДЫ К НЕМУ

причала в грунт вбиты сваи. В 400 м к югу от причала расположен причал, предназначенный для бункеровки рыболовных судов; глубины вдоль причала 4 м.

Причал рыбного завода находится к югу от причала бондарного цеха; глубины вдоль него 4,5 м.

Набережная Рыбного порта расположена к югу от причала бондарного цеха и предназначена для стоянки рыболовных судов; глубины вдоль нее 4—5 м. Набережная разделена на 11 причалов, номера которых идут с юга на север.

Лесная гавань находится к югу от Рыбного порта у селения Сметелте и предназначена для сплава леса. Глубины в гавани 1,1—2,9 м.

Станция штормовых сигналов расположена в селении Сметелте; сигналы на ней поднимаются только днем на мачте высотой 16 м.

Река Данге впадает в Морской канал с восточной его стороны в 2 км от входа. Река судоходна от устья до находящегося в 450 м от него 15 автожелезнодорожного моста.

Глубины при входе в реку 5 м, а посредине ее хвостовой части 4,7—5 м. Ширина судоходной части реки 32—35 м.

Пристань. От устья до автожелезнодорожного моста у обоих берегов реки Данге сооружены пристани для швартовки судов. На протяжении до 20 200 м вверх от устья глубины вдоль пристаней 2,5—2,8 м, а далее 3—4 м.

Светящийся знак (шир. 55°42' N, долг. 21°07' O) установлен на северной стороне входа в реку Данге. Вид знака: зеленая четырехгранная металлическая ажурная ферма. Высота знака 3 м; высота огня 5 м.

Город Клайпеда расположен на восточном берегу Морского канала и делится рекой Данге на две части: Старый город, находящийся на левом берегу реки, и Новый город, расположенный на правом ее берегу.

Выдержки из «Обязательного постановления по Клайпедскому морскому торговому порту»

Режим плавания в порту регламентируется «Обязательным постановлением по Клайпедскому морскому торговому порту» издания Управления порта. Полный текст «Обязательного постановления» вручается капитаном судов при выходе их в порт. Ввиду того, что «Обязательное постановление» издается Управлением порта сроком на один год, приведенные ниже параграфы из постановления 1956 г. могут несколько отличаться от соответствующих параграфов действующего «Обязательного постановления».

§ 13. Суды, прибывающие из-за границы, должны стоять на якорь на рейде по указанию лампажа и поднимать корабельный сигнал.

§ 14. Суды, прибывающие к причалам, обязаны заблаговременно предупредить об этом продолжительным свистом.

§ 15. Движение судов в пределах порта совершается таким ходом, чтобы причиняемое ими волнение не могло причинить повреждений, ущерба или затруднений другим судам, а также пловцам, катерам, водонасам и т. д. Во всех случаях скорость хода не должна превышать 6 узлов, а в реке Данге 3 узла.

§ 20. Суды во время движения в портовых водах обязаны иметь становые якоря в готовности к отдаче.

§ 24. Судам запрещается становиться на якорь на линии створов и в местах прокладки кабелей.

§ 25. Все суда, без исключения, во время движения в порту обязаны по требованию администрации порта немедленно останавливаться и выполнять указания администрации порта в отношении портового кадра.

§ 28. Суды, стоящие у причалов, обязаны против ветра держать надлежащие швартовки за швартование прикосновения. Встречается препятствие за отбойным свист, правящимся

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

буфы, телеграфные и телефонные столбы и другие предметы, не предназначенные для этой цели.

§ 29. На каждой судне должно всегда иметься достаточное число людей из состава экипажа для предотвращения судна по первому требованию портового надзора.

§ 30. Шлюпки, люльки, камбузы, прачечные и трубы для выпуска отработанного пара должны быть прикрыты щитами. Воспрещается откачка загрязненной нефтью балластной воды.

§ 31. Все швартовы с судна должны быть снабжены щитами против крыс.

§ 32. Капитаны судов обязаны следить за штурмовыми сигналами и во время штурмовой погоды принимать все необходимые меры к обеспечению безопасной стоянки судна.

§ 33. В пределах порта воспрещается выбрасывать за борт в воду или на причал каной бм на бм мусор или предметы, а на судах должны быть убраны мусорные баки. В порту весь мусор должен отвозиться в места, указанные портовым надзором.

§ 34. Капитаны всех судов обязаны перед началом крупных ремонтных работ и в случае выхода на буксир подать заявление капитану порта с указанием характера и сроков окончания ремонта. Воспрещается выводить на строя главные машины без разрешения капитана порта.

§ 35. Все суда, приходящие в порт, устанавливаются по указанию лоцмана.

§ 36. Места швартовки к причалам днем указываются флажками, а ночью фонарями. При западных и северо-западных ветрах капитаны стоящих в порту судов должны принимать все меры к дополнительному креплению судна или по первому требованию инспекции портового надзора отходить на рейд.

§ 37. Все суда, стоящие в порту, должны иметь спасательные и противопожарные средства в готовности к немедленному действию.

§ 38. По требованию капитана порта капитан любого судна обязан предоставить свое судно для выполнения спасательных работ.

§ 39. Судам воспрещается работать треном винтом при стоянке на швартовах.

Примечание. Исключению допускается только в случаях аварии, когда в результате штурмового ветра в волнении начинают рваться швартовы.

§ 40. Капитаны судов при плавании в Морском канале, замечившие какие-либо несоответствия в ограждении, как то: отсутствие створных и отрадательных огней, маяков, а также все, бм и т. д. обязаны сообщить об этом портовому надзору.

§ 41. Вспомогательные знаки воспрещается устанавливать, если сходные с ними на створных знаках для уменьшения дальности их видимости.

§ 42. Судам, имеющим взрывчатые вещества, а также нефть, керосин, серу и тому подобным легко воспламеняющимся веществам, обязаны до получения указаний Управления порта становиться на якорь против нефтебазы.

§ 43. Производство возлозных работ в порту может производиться только в соответствии с указанным в распоряжении Управления порта.

Наставление для входа в порт Клайпеда. Подойдите к приемному светящему бую № 1, выставленному в начальной точке подходного фарватера в 5,2 мили от входа в Морской канал. Следуйте курсом 92°, лечь на Входной створ маяков Клайпеда. Пройдя ворота Морского канала и оставив к S светящий буй, ограждающий затонувшее судно, надлежит лечь на курс 116°, привести Внутренний створ светящих знаков по носу. Придя на створ светящих знаков Рыбного порта, необходимо повернуть вправо, привести створ за корму и лечь курсом 150°, придерживаясь середины Морского канала. Следует учитывать, что в этом месте створ светящих знаков Рыбного порта ведет ближе к огням, выступающей от западного берега Морского канала. Прибыть к курсу 150° за линией створа опасно.

Глава 2

ПОРТ ВЕНТСПИЛС И ПОДХОДЫ К НЕМУ

Карты: 40R, 409, 455

ПОДХОДЫ К ПОРТУ ВЕНТСПИЛС. В районе порта Вентспилс от мыса Ужавы до мыса Овиши берег тянется в направлении SSW NNO. К северу от порта Вентспилс до мыса Овиши берег низменный и песчаный; южнее порта до мыса Ужава берег более возвышенный. Вдоль берега тянется цепь дюн, покрытых редким лесом.

С расстояний 6—10 миль берег усматривается в виде темной полосы. При приближении к нему на 4—5 миль начинает выделяться контур сплошного леса. С расстояния 3 мили открываются склоны песчаных дюн, хорошо приметных благодаря светлой окраске. В 2 милях севернее города Вентспилса приметна цепь песчаных холмов, поросших лесом.

Примерное место в 2 милях севернее порта Вентспилс, в 24 милях на 111°5.

Наиболее приметным пунктом на описываемом участке берега является возвышенность, расположенная в 12 милях южнее порта Вентспилс и издали имеющая вид трех песчаных холмов. Эта возвышенность приметна по песчаным осыпям и маяку Ужава, установленному на ней. Берег между мысами Ужава и Овиши отменный. Изобата 20 м упирается параллельно берегу в 1—2 мили от него, а изобата 20 м упирается от него на расстояние до 5 миль. Мористее изобаты 20 м имеются отливные глубины и бани.

Ветры и штормы. В описываемом районе в течение года преобладают юго-западные ветры, наибольшая повторяемость которых (20—28%) наблюдается с января по август; в период с октября по декабрь часты юго-восточные и южные ветры (30—36%), с мая по июль северные ветры (20%); а с июня по август западные ветры (20%).

Сила ветра составляет в среднем за год 4 балла, достигая наибольших значений в период с ноября по февраль. Число штормов за месяц летом не более 4, а зимой оно уменьшается до 1. Штормы наблюдаются обычно от SW и W преимущественно зимой и осенью, когда число дней с ними составляет в среднем 2—4 за месяц. Летом и весной число дней со штормом не превышает 2 за месяц.

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Туманы. Наиболее часты туманы в период с сентября по май, когда число дней с ними составляет 5—7 за месяц. Летом число дней с туманом не превышает 3—4 за месяц. За год в среднем наблюдается 62 дня с туманом. Туманы возникают чаще всего при слабых юго-восточных и юго-западных ветрах и штилях.

Колебания уровня в основном вызываются стонно-нагонными и сейсмическими явлениями. Повышение уровня происходит обычно при свежих ветрах западной половины горизонта, а понижение при ветрах восточной половины горизонта. Величина стонов и нагонов зависит от продолжительности и силы ветра.

Сейсмические колебания уровня возникают при резких изменениях атмосферного давления и затухают весьма медленно. Амплитуда сейсмических колебаний не превышает 20—30 см, а период около 20—40 мин.

В реке Вента наибольшие уровни наблюдаются весной во время половодья.

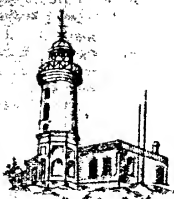
Течения. На подходах к порту Вентспилс течение направлено вдоль берега на N или на S, в зависимости от ветра. Скорость течения достигает 2 узлов. В реке Вента скорость течения в среднем составляет 1 узел, а в устье ее около 2 узлов. Ранней весной при вскрытии реки скорость течения достигает 4 узлов.

Лед. В описываемом районе устойчивый ледяной покров образуется в исключительных случаях зимы. Ширина берегового припая в этом случае может достигать 8—9 миль.

В нормальные зимы лед появляется в феврале, однако держится он только у берега, и море остается чистым от льда.

В реке Вента устойчивый ледяной покров не образуется, так как лед обычно взламывается буксирами и течением выносятся в море. Полное очищение реки от льда происходит в марте.

Маяк Ужава (шир. 57°13' N, долг. 21°25' O) установлен в 12 милях к SSW от порта Вентспилс на лесистом холме с скалистыми обрывами. Вид маяка: белая круглая каменная башня на восьмигранном основании с балконом и фонарным сооружением; башня примыкает к красному кирпичному дому. Высота маяка 19,4 м, высота огня 44,5 м.



Маяк Ужава

Маяк Ужава, в 11 милях на 81°5

Опасности. В пределах 2 миль от берега к N и S от маяка Ужава лежат несколько неогороженных банок с глубинами менее 10 м. В 5,6 мили к NNW от маяка Ужава находится банка. Сомнительная с наименьшей глубиной 4,4 м; эта банка ограждается вежом.

Банка Спони с наименьшей глубиной 9 м находится в 19,5 мили к WSW от маяка Овиши; в 3 милях к SSO от банки Спони расположена другая банка с глубиной 9 м.

Светящийся знак Бушинека (шир. 57°28' N, долг. 21°31' O) установлен на берегу в 5 милях к NO от порта Вентспилс. Вид знака: четырехгран-

ПОРТ ВЕНСПИЛС И ПОДХОДЫ К НЕМУ

В устье реки Вента находится в 12 милях к SSW от маяка Овиши и является одним из незамерзающих портов Балтийского моря. Аварийка порта Вентспилс включает аэропорт и торговый порт. Западный торговый порт на левом берегу реки Вента находится город 10 Вентспилс.

Берега реки Вента приглубы. Глубина на бере реки перед входом в порт после штиря может изменяться.

С моря к порту Вентспилс ведет фарватер шириной 330 м, доступный для судов с осадкой до 7,3 м.

Приметные пункты. При подходе к порту Вентспилс с больших расстояний хорошо видны здание элеватора, находящееся в торговом порту, белая восьмигранная лощманская башня с мачтой и реем, стоящая у основания южного мола, башня замка в центре города, труба рыбокомбината и кипра в северной части города.

Получение информации в порту Вентспилс, обязаны быть лиц Стр. 59: Строки 21—27. Вычеркнуть «Воз» по «бот» и вставить вместо:

«Мореплаватели, следующие в порт Вентспилс, обязаны за 18 час, а вторично за 24 часа сообщить капитану порта о времени подхода к пристаню светящему бую № 1 Вентспилс (шир. 57°28' N, долг. 21°26' O), а за 4 часа капитан судна сообщает уточненное время и дает заявку на лоцмана.

Лоцманская проводка в порт, выход из него и дежурная в порт обязательны для всех советских и иностранных судов.

Лоцманская проводка осуществляется круглогодично.

В тех случаях, когда по условиям погоды у пристаню буй нельзя принять лоцмана на борт, по воя в порт возможен, капитан судна должен следовать в киператер за лоцманским ботом.

При штормовой погоде или отсутствия свободного причала в порту суда должны оставаться на рейде или в море, ожидая благоприятных условий для проводки в порт.

(И. М. № 2093, 1958 г.)

№ 3, 4 и 5. Кроме того, пресную воду можно получить в аванпорте с водоналивных барж.

Сигнальная станция, регулирующая движение судов, находится на левом берегу реки Вента на лощманской башне.

Штормовые сигналы поднимаются на мачте, находящейся в районе Рыбной гавани.

Опасности. На подходах к порту Вентспилс имеется несколько банок и затонувших судов, лежащих в непосредственной близости от фарватера и представляющих опасность для плавания; часть банок и затонувших судов ограждена. Наиболее опасным является затонувшее судно, лежащее в 2,3 мили на 33° от переднего знака Входного створа светящихся знаков Вентспилс в 3 кбт к NO от фарватера. Глубина над судном 1 м. Это судно ограждено светящим буюм и вежом.

Входной створ светящихся знаков Вентспилс ведет с моря по фарватеру 30 в порт Вентспилс, а также по углубленному каналу аванпорта, направление створа 323°7'—143°7'.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Туманы. Наиболее часты туманы в период с сентября по май, когда число дней с ними составляет 5-7 за месяц. Летом число дней с туманом не превышает 3-4 за месяц. За год в среднем наблюдается 62 дня с туманом. Туманы возникают чаще всего при слабых юго-восточных и юго-западных ветрах и шталах.

Колебания уровня в основном вызываются стоно-нагонными и сейсмическими явлениями. Повышение уровня происходит обычно при свежих ветрах западной половины горизонта, а понижение при ветрах восточной половины горизонта. Величина стонов и нагонов зависит от продолжительности и силы ветра.

Сейсмические колебания уровня возникают при резких изменениях атмосферного давления и затухают весьма медленно. Амплитуда сейсмических колебаний не превышает 20-30 см, в период около 20-40 мин.

В реке Вента наибольшие уровни наблюдаются весной во время половодья.

Течения. На подходе к порту Вентспилс течение направлено вдоль берега на N или на S, в зависимости от ветра. Скорость течения достигает 2 узлов. В реке Вента скорость течения в среднем составляет 1 узел, а в устье ее около 2 узлов. Ранней весной при вскрытии реки скорость течения достигает 4 узлов.

Лед. В описываемом районе устойчивый ледяной покров образуется в исключительно суровые зимы. Ширина береговой льдины в среднем составляет 20-30 м.

Случаи. В 1938 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1939 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1940 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1941 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1942 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1943 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1944 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1945 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1946 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

В 1947 г. в мае в порту Вентспилс произошел случай, когда в море встала лодка, которая была повреждена.

ПОРТ ВЕНТСПИЛС И ПОДХОДЫ К НЕМУ

39

Над усеянная металлическая пирамида, оббитая в верхней части до всех сторон досками. Верхняя часть обшивки красная, нижняя белая. Высота знака 26 м; высота огня 55 м.

В районе светящего знака Бушинеки приметна дача, которая с моря имеет вид светлого пятна на темном фоне леса.

Мыс Овиши описан на стр. 65

ПОРТ ВЕНТСПИЛС находится в устье реки Вента, в 12 милях к SSW от мыса Овиши и является одним из незамерзающих портов Балтийского моря. Акватория порта Вентспилс включает аванпорт и торговый порт. Западный торговый порт на левом берегу реки Вента находится в 10 милях от Вентспилса.

Берега реки Вента приглубы. Глубина на фаре реки перед входом в порт после шторма может изменяться.

С моря к порту Вентспилс ведет фарватер шириной 330 м, достигающий для судов с осадкой до 7,3 м.

Приметные пункты. При подходе к порту Вентспилс с больших расстояний хорошо видны здание элеватора, находящегося в торговом порту, белая восьмигранная лощманская башня с мачтой и реом, стоящая у основания южного мола, башня замка в центре города, труба рыбокомбината и кирка в северной части города.

Лощмана. Все суда, входящие в порт Вентспилс, обязаны брать лощмана. Заявку на лощмана с указанием времени подхода к пристани следует подавать по радио за 4 часа до подхода к порту. Лощман встречает прибывающее судно у светящегося знака № 1 Вентспилс (шир. 57°28'N, долг. 21°26'О). Если по условиям погоды лощман не может подняться на борт судна, то вход судна в порт возможен по лощман-руководителю проводной связи с борта. Лощманская палта несет круглосуточно в здании Управления капитана порта, находящегося вблизи Рыбной гавани на левом берегу реки Вента.

Портовые средства. Для производства погрузочно-разгрузочных работ в порту имеются краны различной грузоподъемности и буксиры.

Ремонт. В порту можно произвести незначительный ремонт.

Снабжение. В порту можно принять уголь. Речная вода пригодна для судовых котлов, умывания и стирки. При продолжительных ветрах и сильных наводнениях вода в реке становится соленой. Пресную воду можно принять из городского водопровода в районе торгового порта у причала № 3, 4 и 5. Кроме того, пресную воду можно принять в аванпорте с водо-напорных барж.

Сигнальная станция, регулирующая движение судов, находится на левом берегу реки Вента на лощманской башне.

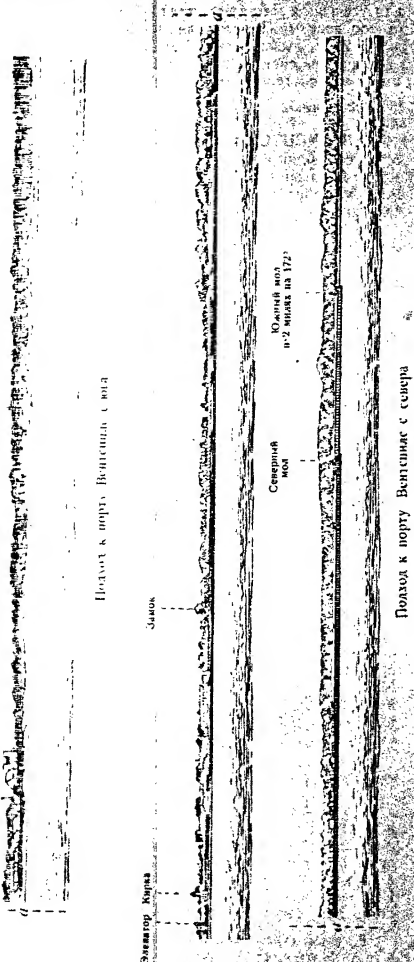
Штормовые сигналы поднимаются на мачте, находящейся в районе Рыбной гавани.

Опасности. На подходе к порту Вентспилс имеется несколько банок затонувших судов, лежащих в непосредственной близости от фарватера и представляющих опасность для плавания; часть банок и затонувших судов ограждена. Наиболее опасным является затонувшее судно, лежащее в 2,3 мили на 330° от переднего знака Входящего створа светящихся знаков Вентспилс в 3 кбт. и NO от фарватера. Глубина над судном 1 м. Это судно ограждено светящим буем и вежой.

Входной створ светящихся знаков Вентспилс ведет с моря по фарватеру в порт Вентспилс, а также по углубленному каналу аванпорта, направленного створа 32° 7'—143° 7'.

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ



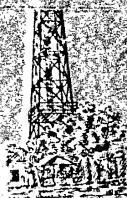
Строчка 2.

Стр. 61. Вид знака: прямоугольный щит из досок в просвет, белого цвета с двумя красными ромбами, расположенными один над другим, и толовой фигурой в виде красного прямоугольного щита вершиной вверх с белой вертикальной полосой посредине.

Строчка 6. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая пирамида, красного цвета с балконом, обшитым красными досками в просвет. Над балконом укреплен красный треугольный щит вершиной вниз. Посредине балкона и щита накрашена белая вертикальная полоса.

ИМ 2060/587.

Знаков Вентспилс, в 5 милях от входа в реку Вента.

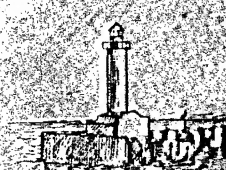


Аванпорт порта Вентспилс защищен двумя несколькими изогнутыми молами: северным и южным. У северной стороны входа в реку Вента построен короткий внутренний мол. В настоящее время глубины в аванпорте 3-5 м. При сильных западных ветрах стоянка судов в аванпорте опасна.

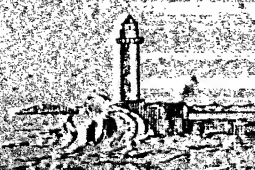
От входа в аванпорт до устья реки Вента ведет 20 углубленный канал шириной около 100 м, доступный для судов с осадкой до 7,3 м; канал подвержен обмелению.

Светильный знак установлен на оконечности северного мола аванпорта. Вид знака: белая круглая железобетонная башня. Высота знака 11 м; высота огня 13,8 м.

Светильный знак установлен на оконечности южного мола аванпорта. Вид знака: белая круглая железобетонная башня. Высота знака 11 м; высота огня 13,8 м. На знаке установлен белый световой отражатель.



Светильный знак северного мола



Светильный знак южного мола

Огонь установлен на оконечности короткого внутреннего мола, выступающего от северного берега реки Вента. Вид установки: красный столб, у основания которого стоит красная будка. Высота столба 4 м; высота огня 4,8 м.

Торговый порт расположен в реке Вента и тянется на 2 мили вверх от устья. Глубины в районе торгового порта 6-8 м. Ширина устья реки около 100 м. По мере удаления от устья ширина реки увеличивается и против города Вентспилс она достигает 150 м. У левого берега реки в 2,5 и 9 м от устья имеются две гавани: Русская и Земляная; глубины в них соответственно 2,4 и 4 м.

FOR OFFICIAL USE ONLY

62

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Грузовые операции производятся главным образом у правого берега реки на участке от ее устья до понтонного моста. Этот участок разделен на два района: элеваторный, расположенный ближе к устью, и таможенный, находящийся вверх по реке. Набережная элеваторного района имеет шесть причалов: с № 1 по № 6, глубины вдоль них 6—8 м. Причал № 6 в настоящее время не эксплуатируется. Набережная таможенного района имеет три причала с № 7 по № 9. Выше понтонного моста причалов нет. На набережных торгового порта установлено четыре огня, описанных ниже, а дальше вверх по реке на левом берегу реки Вента, установлено еще три огня.

Огонь установлен на правом берегу реки Вента, против Рыбной гавани. Вид установки: красный деревянный столб с перекладиной; у основания столба имеется красная будка. Высота столба 3,6 м; высота огня 5,1 м.

Огонь установлен на восточной стороне входа в Рыбную гавань. Вид установки: фонарь на крыше небольшого дома. Высота огня 3 м.

Огонь установлен в Зимней гавани. Вид установки: зеленый деревянный столб, установленный на кусте свай. Высота огня 2,5 м.

Огонь установлен на правом берегу реки Вента, против Зимней гавани. Вид установки: красный деревянный столб, у основания столба

Стр. 62. Огонь установлен на левом берегу реки Вента /Е. 57° 24,05' N, Д. 21° 34,55' O/. Вид установки: деревянный столб зеленого цвета с фонарем наверху. Высота огня 5 м.
ИМ № 1543/58г.

Режим плавания в порту регламентируется «Обязательным постановлением по Вентспилскому морскому торговому порту» издания Управления порта. Полный текст «Обязательного постановления» вручается капитанам судов при заходе их в порт, некоторые статьи Постановления приводятся ниже.

10. Одновременный вход судна в порт и выход другого судна из порта воспрещаются.

11. Судна, приходящие с моря, при штормовой погоде или при отсутствии свободного причала в порту должны оставаться в море в районе приемного буя до получения разрешения на вход в порт.

12. Судна, следующие фарватером в водах порта, обязаны держаться правой стороны и при выходе из-за пристаней, молов и корпусов больших судов обязаны давать один длинный гудок.

13. Для предупреждения о маневре разворачивания все суда обязаны давать звуковой сигнал — четыре коротких гудка.

14. Судна, вынужденные остановиться вследствие тумана, темноты или по каким-либо причинам, должны стать на якорь в стороне от фарватера, придерживаясь правой его стороны.

15. Судна, вынужденные стать на якорь в портовых водах, должны немедленно уведомить с кормы второй якорь, чтобы сохранить постоянное направление вдоль фарватера кивала.

16. Воспрещается отдача якорей в местах трассы проложенных кабелей, трубопроводов и прочих местах, указанных особыми береговыми предупредительными знаками и надписями.

17. Все приходящие в порт суда устанавливаются в порту по указанию инспекции портового надзора. Место стоянки судна, номер причала и борт швартовки

ПОРТ ВЕНТСПИЛС И ПОДХОДЫ К НЕМУ

63

указываются главным диспетчером по предварительному согласованию с инспекцией портового надзора.

Примечания. Места швартовки в дневное время указываются флажками, а ночью фонарями.

68. На одно судно без ведома инспекции от товарного надзора и при отсутствии на борту лоцмана не имеет права менять места стоянки или быть переставленным.

69. Спуск судов по течению и перемена места посылается диспетчером.

72. Судна обязаны крепиться вполне прочными и надежными швартовыми тросами за специальные швартовые устройства и приспособления.

76. Судам, стоящим у причалов порта, работать винтами категорически воспрещается.

83. На судах должно всегда иметься достаточное число людей и состав экипажа для передвижения судна по первому требованию должностных лиц инспекции портового надзора и для обеспечения пожарной безопасности.

84. На всех судах, стоящих в порту, должна быть обеспечена круглосуточная охрана для службы.

86. Все суда, стоящие в порту и находящиеся в состоянии рабочей готовности, должны иметь в полной исправности свои спасательные и противопожарные средства.

101. Стоянка судов в порту днем не допускается. В исключительных случаях стоянка судов днем разрешается в каждом отдельном случае капитаном порта.

109. Категорически запрещается выбрасывать за борт мусор, шлак, сажу и другие отходы.

173. Водозаправочные работы в порту не могут производиться без разрешения Управления порта.

Указания для входа в порт Вентспилс. При подходе к порту с юга судно должно проложить курс с расчетом пройти мористее Балки Сомнительная. Следуя к порту с запада, необходимо держаться на маяк Ужана, а затем подойти к приемному светящему бую Вентспилс № 1 и лечь на Входной створ светящих знаков Вентспилс. При следовании по этому створу необходимо иметь в виду, что вблизи фарватера по обе стороны от него лежат затонувшие суда и другие опасности для плавания.

При входе в аванпорт следует учитывать течение, которое может прижать судно к оконечностям молов.

FOR OFFICIAL USE ONLY

Глава 3

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

Карты 400, 409, 408, 453, 454

Порты Рига и Пярну расположены на восточном берегу Рижского залива, соединяющегося с Балтийским морем Ирбенским проливом. Порт Рига находится в устье реки Западной Двины, а порт Пярну в устье реки Пярну-Пыги. Восточный берег Рижского залива ровный, низкий и преимущественно песчаный; лишь изредка на нем встречаются отдельные обрывы. В небольшом удалении от береговой черты возвышаются невысокие песчаные холмы, которые в большинстве своем поросли лесом. Вблизи уреза воды местами встречаются крупные валуны.

На побережье Рижского залива имеется много мелких селений, дачных мест и курортов. В средней части залива расположен остров Рухну.

Приметных пунктов здесь немного и видны они только с небольших расстояний. Тем не менее плавание в заливе особых трудностей не представляет, так как оно хорошо обеспечено средствами навигационного оборудования.

Восточная часть Рижского залива имеет ровный рельеф дна. Преобладающие глубины в этой части залива 30—40 м.

Грунт в глубоководных частях залива ил, песок и камень, а вблизи берегов песок и камень.

Якорных мест в заливе мало.

Ветры и штормы. В Рижском заливе в течение года преобладают южные и юго-западные ветры, общая повторяемость которых колеблется от 33 до 41%.

Штормы наблюдаются большей частью зимой и осенью, когда число дней с ними составляет 3—5 за месяц. Весной и летом число дней со штормом не превышает 1—2 за месяц. Штормы обычно наблюдаются при юго-западных ветрах зимой, осенью и летом и при северо-западных ветрах весной. Продолжительность штормов иногда достигает двух суток.

Туманы. Чаще всего туманы возникают при восточных ветрах и реже при северных и северо-западных ветрах. Своего наибольшего развития туманы достигают осенью: в этот период они наиболее густые и продолжительные. За год наблюдается от 47 до 60 дней с туманом. В период с сентября по май среднее число дней с туманом за месяц составляет от 1 до 7, а с июня по август 1—2.

Колебания уровня. Наиболее существенные колебания уровня связаны со сгонно-нагонными и сейсмическими явлениями. Повышения уровня наблюдаются в основном южными и юго-западными ветрами, а понижения северо-восточными ветрами. Величина сгонно-нагонных колебаний уровня

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

зависит от продолжительности и силы ветра. Весной в среднем стойко на 0,5 м изменения уровня реки превышают 0,5 м, а осенью и зимой они достигают 1—1,2 м.

Наиболее резкие подъемы и спады уровня наблюдаются в устье реки Западной Двины и достигают они соответственно 1,3—1,8 м выше и 0,9—1,1 м ниже нуля Кронштадтского футштока. Сейсмические колебания уровня не превышают 20—30 см.

Течения в Рижском заливе в основном зависят от ветрового режима. При юго-западных и западных ветрах течение следует из Ирбенского пролива, доходит до восточного берега Рижского залива, отклоняется от него, идет из NW и достигает скорости 1—1,5 узла.

При штилях и слабых ветрах течения обходят берега залива в направлении против часовой стрелки. В Ирбенском проливе течение в зависимости от ветра направлено преимущественно на NO или SW.

На бере реки Западной Двины при западных и северо-западных ветрах наблюдается течение на SO, идущее со скоростью не более 0,3 узла. При восточных ветрах оно направлено на W со скоростью до 1 узла. Весной после вскрытия реки течение на бере идет на NW и достигает скорости 3 узла, однако это течение наблюдается не более двух недель.

Лед. Рижский залив замерзает на довольно продолжительное время. Прибрежные участки залива покрываются льдом в декабре и освобождаются от льда в апреле. Средняя часть залива замерзает только в суровые зимы и на короткое время. Обычно в этих районах встречается дрейфующий лед.

Ирбенский пролив замерзает только в суровые зимы. Лед появляется обычно в конце декабря или начале января. В нормальные и мягкие зимы в проливе наблюдается дрейфующий лед, который нагоняется из северной части Рижского залива северными и северо-восточными ветрами.

ИРБЕНСКИЙ ПРОЛИВ

Ирбенский пролив с юга ограничен берегом материка, простирающимся от мыса Овиши до мыса Колкасаргс, а с севера юго-восточным берегом полуострова Сырвесьяр, выступающего от острова Сарема. Длина пролива около 30 миль; ширина его от 15 до 20 миль. Берега пролива низкие; приметные пункты имеются преимущественно на южном берегу пролива.

Вход в пролив с запада сужен отмелью Сырье и косой Овиши, выступающими соответственно от северного и южного берегов пролива. Между отмелью Сырье и косой Овиши имеется несколько огражденных банок с глубинами от 4 до 10 м. Между этими опасностями идет фарватер. Дно в восточной части пролива сравнительно ровное; глубины здесь достигают 20—30 м.

ЮЖНЫЙ БЕРЕГ ИРБЕНСКОГО ПРОЛИВА от мыса Овиши до мыса Колкасаргс тянется на 30 миль к ONO. На всем протяжении он низкий и песчаный. В небольшом расстоянии от берега имеются небольшие песчаные холмы, поросшие лесом. Примерно посредине описываемого берега в 2—3 милях от уреза воды расположена песчаная возвышенность, на которой установлен маяк Шлитере. В 2,9 миль к NNO от маяка стоит приметная клякка.

Южный берег Ирбенского пролива, за исключением района мыса Овиши, при глуб. Изобата 5 м проходит от него в S—S-W.

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Мыс Овиши является юго-западным частным мысом Ирбенского пролива. Мыс низменный, песчаный и приметен с моря своей светлой окраской.

Маяк Овиши (шир. 57°34' N, долг. 21°43' O) установлен на мысе Овиши, в 2 кбт. от берега. Вид маяка: белая круглая башня. Высота маяка 38,7 м; высота огня 38,1 м.

Коса Овиши песчаная выступает на 5 миль к NW от мыса Овиши; глубина над ней менее 10 м. На косе находятся несколько банок с глубинами от 3,2 до 5 м и заходящие суда. Коса Овиши ограждается вежами.

Банки. В расстоянии около 6 миль к NO от мыса Овиши разбросано несколько банок с глубинами менее 10 м. Самая северная из них с глубиной 5,3 м ограждается вехой.

Створ светящихся знаков Микельбака ведет по фарватеру Ирбенского пролива, направление створа 322°8'—142°8'.

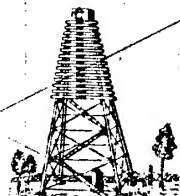
Передний знак (шир. 57°38' N, долг. 21°59' O) установлен в 8,5 мили к O от мыса Овиши. Вид знака: четырехгранная усеченная деревянная пирамида; северная грань ее обшита досками и имеет черную вертикальную полосу посредине. Высота знака 32 м; высота огня 38 м.



Маяк Овиши



Передний



Задний

Створ светящихся знаков Микельбака

Гуманные сигналы подаются наутофоном, установленным при знаке.

Задний знак установлен в 1 миле от переднего. Вид знака: четырехгранная усеченная деревянная пирамида; верхняя часть северной грани обшита досками и имеет черную вертикальную полосу посредине. Высота знака 32 м; высота огня 38 м.

Затонувшее судно (шир. 57°38' N, долг. 22°01' O) с глубиной над ним 2,5 мили к NO от переднего знака створа светящихся знаков. Это затонувшее судно ограждается вехой.

Банка с глубиной 5,2 м. лежит в 6,3 мили от мыса Микельбака. Банка с севера ограждается вехой.

ИМ 1823/53г.

Створ светящихся знаков Саунагуце (шир. 57°26' N, долг. 22°13' O) установлен в 8,5 мили к NO от мыса Микельбака. Вид знака: четырехгранная металлическая ажурная ферма, обшита со стороны моря на 1/2 высоты сверху белыми досками в просвет. Высота знака — 28,6 м. Высота огня — 32,6 м.

ИМ 1 5192/53г.

Строка 9. Вид знака: круглая каменная башня с плоской крышей, на которой установлена деревянная тумба черного цвета с фонарем наверху. Высота знака 24 м. Высота огня 82 м.

ИМ 1 3988/53г.



Шантере

Кирка находится в 5 милях к NO от башни Шантере. Шпиль э-ой кирки хорошо виден над лесом.

Светящийся знак Саунагуце (шир. 57°44' N, долг. 22°27' O) установлен в 5 милях к NO от упомянутой кирки. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая ферма, обшита досками; верхняя часть обшивки красная, нижняя белая. Высота знака 21 м; высота огня 24,2 м.

Банка с глубиной 5 м лежит в 3,2 мили к W от светящегося знака Саунагуце.

Банка с глубиной 6 м находится в 5,2 мили к NNO от светящегося знака Саунагуце. Положение банки сомнительно.

СЕВЕРНЫЙ БЕРЕГ ИРБЕНСКОГО ПРОЛИВА простирается на 6,5 мили к NO от мыса Сырье до мыса Кавинина. От мыса Сырье до селения Мынту, расположенного посредине между указанными мысами, берег низкий и порос редким лесом и кустарником. Далее он повышается, становится холмистым и порос довольно густым хвойным лесом.

На северном берегу Ирбенского пролива расположено несколько населенных пунктов, из которых наиболее крупным является селение Мынту.



Маяк Сырье

Весь северный берег Ирбенского пролива окаймлен каменистой отмелью с подводными и надводными камнями, которых особенно много в ее северно-восточной части. К югу от мыса Сырье на протяжении 8 миль тянется отмель.

Мыс Сырье, или **Свалфорд**, представляет собой узкую низменную песчаную косу, простирающуюся на 3 кбт. к S от южной оконечности полуострова Сырьесяр. С моря мыс примется по маяку Сырье.

Маяк Сырье (шир. 57°55' N, долг. 22°02' O) установлен на мысе Сырье. Вид маяка: восьмигранная деревянная башня, верхняя часть которой на 1/4 высоты черная, а нижняя часть белая. Высота маяка 37,3 м; высота огня 37,3 м.

Отмель Сырье песчаная каменистая тянется широкой полосой на SSW от мыса Сырье. Глубины на отмели не превышают 10 м; южная и восточная кромка ее приглуба. С юга отмель ограждается светящим буем и вехой.

Между отмелью Сырье и банками Березина, Работник, Олаф и Иакова, лежащими посредине западной части Ирбенского пролива, имеется узкий проход с глубинами 11—12 м.

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

На отмели Сырье в 0,6—1,3 мили к SSW от мыса Сырье расположены песчаные островки Везитюкима, Ломбима и Куйвасярема. Островки Везитюкима и Ломбима в настоящее время соединились песчаной косой. В северной части островка Везитюкима установлен знак.

Светящийся буй Сырье (шир. 57°47' N, долг. 21°59' O) северный выставляется на южной кромке отмели Сырье в 8 милях к SSW от маяка Сырье.

Банка Сыре-Таймадал с глубинами 4,2—4,6 м расположена на отмели Сырье, в 5 милях к SW от мыса Сырье.

Банка Кярамадал с наименьшей глубиной 1,3 м лежит у юго-восточной кромки отмели Сырье, в 6 милях от мыса Сырье. К востоку от этой каменной банки глубины быстро увеличиваются. Банка ограждается вехой.

Банки с глубинами 7,8 и 5 м находятся соответственно в 1,5 мили к SSO и SO от мыса Сырье.

Мыс Кавинина расположен в 6,5 милях к NO от мыса Сырье. Берега мыса Кавинина низкие, отмели и окантены подводными и надводными камнями.

Светящийся знак Капи (шир. 57°59' N, долг. 22°12' O) установлен на мысе Кавинина. Вид знака: четырехгранная башня; верхняя и нижняя части башни красные, а средняя часть белая. Высота знака 15,2 м; высота огня 20 м.

Банка Капи с наименьшей глубиной 0,7 м лежит в 1,6 милях к SSO от мыса Кавинина. Эта каменная банка ограждается вехой.

Банка с наименьшей глубиной 3 м лежит в 2,7 милях к NO от мыса Кавинина. Банка каменная.

Банка Вейзераху лежит в 7,5 милях к O от мыса Кавинина и является самой внешней из опасностей, лежащих к востоку от полуострова Сырье-сяр. Эта каменная банка вытянута по меридиану на 2 мили. Глубины над ней колеблются от 1,8 до 9 м.

Наименьшая глубина находится в южной части банки. Банка Вейзераху ограждается вехами.

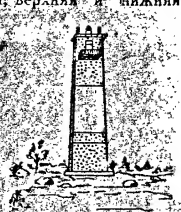
ФАРВАТЕР ИРБЕНСКОГО ПРОЛИВА. Плавание в восточной части Ирбенского пролива особых трудностей не представляет, так как эта часть пролива чиста от опасностей.

Через западную часть Ирбенского пролива между многочисленными банками и мельями ведет фарватер.

Фарватер проходит по середине западной части Ирбенского пролива к северу от мели Михайловская и к югу от банок Березина, Работник, Олаф и Иванова. Глубины на фарватере колеблются от 15 до 27 м; наименьшая ширина фарватера 1,3 мили. По фарватеру ведет створ светящихся знаков Микельбака (стр. 66).

Светящийся буй М 1 Ирбенский (шир. 57°51' N, долг. 21°37' O) приемный осевой с ревуном и цифрой «1» на надстройке выставляется в начальной точке фарватера на оси створа светящихся знаков Микельбака.

Банка Березина с наименьшей глубиной 4 м лежит в 11,6 милях к SSW от мыса Сырье. Длина банки по меридиану 1,3 мили, ширина ее 1—3 м. В 2 милях к NNW от банки Березина находится банка с глубиной 2 м.



Светящийся знак Капи

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

Банка окружена глубинами более 10 м. Банка Березина ограждается вехой и светящим буйем.

Светящийся буй (шир. 57°47' N, долг. 21°45' O) северный выставляется в 5 кбт. к S от юго-западной оконечности банки Березина.

Банка Работник с наименьшей глубиной 5,4 м расположена в 10,3 миль к S на 230° от мыса Сырье.

Банка Олаф с наименьшей глубиной 4,2 м находится в 10 милях на 222° от мыса Сырье, грунт на банке каменный.

Банка Иванова с наименьшей глубиной 5 м является самой восточной из банок, лежащих с северной стороны фарватера Ирбенского пролива. Она лежит в 11 милях на 208° от мыса Сырье и в 2,6 милях к SSO от банки Олаф. Грунт на банке каменный. С юго-западной стороны банка ограждается вехой.

Мель Михайловская представляет собой группу банок, разбросанных на большой площади к югу от фарватера. Мель простирается по меридиану на 4 мили и по параллели на 4,5 мили. Глубины на мелье колеблются от 5 до 10 м. Мель Михайловская ограждается вехой и светящим буйем.

Светящийся буй (шир. 57°48' N, долг. 21°43' O) южный выставляется в 2,5 кбт. к N от северо-восточной оконечности мели Михайловской.

Банка Вилкова с глубиной 7,6 м, являющаяся самой глубокой из всех ходов к Ирбенскому проливу с запада, расположена в 11,7 миль на 302° от маяка Овиши.

Банка с глубиной 4 м находится в 4,4 милях на 350° от маяка Овиши. Банка ограждается вехой.

Банка Чайникова с наименьшей глубиной 8,6 м расположена в 5 милях к N от маяка Овиши. Вблизи банки Чайникова находится много отдельных банок с глубинами от 8,6 до 10 м. К W и SW от банки Чайникова лежат два затонувших судна.

Банка Чайникова и лежащие вблизи нее банки и затонувшие суда ограждаются вехами.

Затонувшее судно находится в 2,1 мили к OSO от банки Чайникова.

Банка Игнатьева с наименьшей глубиной 5,4 м лежит севернее банки Чайникова, в 7 милях к N от маяка Овиши.

Наставление для плавания в Ирбенском проливе. В зимнее время, когда береговые объекты и плавающие средства навигационного оборудования или их огни видны на большом расстоянии, прохождение Ирбенским проливом не представляет особых затруднений. В случае тумана, пасмурной погоды, снегопада и пурги вход в пролив и плавание по нему затруднены, так как здесь наблюдаются течения, которые не имеют постоянного направления и весьма осложняют счисление. В этих условиях необходимо чаще измерять глубины.

Чтобы войти в Рижский залив, следует подойти к приемным, светящимся знакам М 1 и М 2.

Стр. 69. Для плавания Ирбенским проливом открыты фарватер, данные о нем смотри в Сводном описании районов опасных от мин, районов открытий для наибольшей навигации, фарватеров, рекомендованных курсов и опасных стоянок в советских водах для плавания иностранных судов, изд. 1957 г. 1828/58г.

70

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

ОТ ИРБЕНСКОГО ПРОЛИВА ДО УСТЬЯ РЕКИ
ЗАПАДНАЯ ДВИНА

От Ирбенского пролива до устья реки Западная Двина берег тянется на 70 миль к юго-востоку. Берег низкий и песчаный; лишь на отдельных участках возвышаются небольшие холмы, поросшие лесом. Береговая черта почти на всем протяжении ровная и образует только два мыса: Мерсраге и Рагашем.

На всем протяжении описываемый берег приглуб. Изобата 10 м проходит в 1—2 мили от береговой черты. Изобата 20 м идет параллельно берегу, в расстоянии 1—3,5 мили от него.

В районе устья реки Западная Двина наблюдается магнитная аномалия; магнитное склонение изменяется здесь от 0° до 10° О (1955 г.).

ОТ МЫСА КОЛКАСРАГС ДО МЫСА МЕРСРАГС берег образует небольшую излучину, тянется на 29 миль к SO. Почти на всем своем протяжении он низкий и песчаный. Во многих местах вдоль берега тянутся цепи невысоких песчаных дюн, поросших лесом. На описываемом берегу имеется несколько небольших селений.

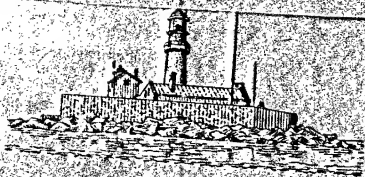
Ориентирами, кроме средств навигационного оборудования, здесь могут служить башня старого маяка Колка и кирка вблизи мыса Колкасраге, а также кирки в селениях Гипка и Калтене. На всем протяжении берег приглуб.

Стр. 70. Продолжить до святилища мореплавателей, что на мысе Колкасраге (ш. 57°43' N, дол. 22°36' E) и устье реки. Установлен контрольный пост. Советские и иностранные суда, проходящие район поста, обязаны показывать своим позывным по международному своду сигналов: днем — флагами, ночью — клотиком.

14 I 973/58г.



Башня старого маяка Колка



Маяк Колка

30 а северная приглубая. Северная часть косы ограждается вежами и святилищем бум Колка.

Маяк Колка (ш. 57°48' N, дол. 22°38' O) установлен на искусственном островке в 2,7 мили к NNO от мыса Колкасраге. Вид маяка: красная круглая металлическая башня с балконом и фонарным сооружением.

Высота маяка 20,6 м; высота огня 20,2 м. Нижняя часть маяка закрыта каменной стеной, защищающей островок.

Туманные сигналы подаются дзуттофоном. При неисправности дзуттофона сигналы подаются колоколом.

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНЬ И ПОДХОДЫ К НИМ

71

Святилище буй-Колка (ш. 57°49' N, дол. 22°38' O) южный с рекуном выставляется у северной оконечности косы Колкасраге, в 6 кбт от маяка Колка.

Затонувшее судно (ш. 57°49' N, дол. 22°38' O), представляющее опасность для плавания, лежит в 5 кбт к NW от маяка Колка.

Якорное место, укрытое от западных и юго-западных ветров, находится к югу от мыса Колкасраге, в 1—1,5 мили от берега. Глубины в якорном месте 8—15 м, грунт — песок. При восточных ветрах якорный стоянок здесь становится беспокойной.

Светящийся знак Мелнисе (ш. 57°39' N, дол. 22°35' O) установлен в селении Мелнисе, в 6,5 мили к S от мыса Колкасраге. Вид знака: белая трехгранная пирамида, оббитая с двух сторон досками. Высота знака 6,9 м; высота огня 16,3 м.

При знаке имеется спасательная станция.



Светящийся знак Мелнисе



Светящийся знак Гипка

Светящийся знак Гипка (ш. 57°34' N, дол. 22°39' O) установлен в 5,3 мили к SSO от святилища знака Мелнисе. Вид знака: белая трехгранная пирамида, оббитая с двух сторон досками. Высота знака 6,9 м; высота огня 14,5 м. При знаке имеется станция штурманских сигналов.

Гавань Роя расположена в 6,4 мили к SO от святилища знака Гипка до в устье небольшой реки. Гавань используется только мелкими местными судами. На берегу гавани установлен створ святилища знака и огонь.

Огонь Калтене (ш. 57°27' N, дол. 22°54' O) установлен в селении Калтене, в 4,1 мили к SO от гавани Роя. Вид сооружения: белый деревянный столб. У основания столба стоит белая будка. Высота столба 3 м; высота огня 4,8 м.

ОСТРОВ РУХНУ расположен почти в центре Рижского залива в 20 милях к востоку от мыса Колкасраге. Остров вытянут на 2,8 мили в направлении NNW—SSO и имеет наибольшую ширину в средней части около 1,8 мили. Северный и восточный берега острова крутые, а южный и западный берега низкие и усыяны камнями. В южной части острова в 3 кбт от берега возвышается песчаный холм, усыянный камнями.

Восточный берег острова Рухну довольно приглубый, а западный берег отмельный; около западного берега разбросаны мелкие камни и островки.

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

и также надводных и подводных камней. На SO от острова тянется цепь отдельных банок с глубинами менее 10 м.

Изобата 10 м проходит от острова в расстоянии от 8 кбт. до 3 миль и ближе всего подходит к восточному берегу. Изобата 20 м у восточного берега почти сливается с изобатой 10 м. От южного берега изобата 20 м отдалается на расстояние до 9 миль, а от западного и северо-западного соответственно на 3 и 5 миль.

Маяк Рухну (шир. 57° 08' N, долг. 23° 16' O) установлен на восточном берегу острова Рухну на холме. Вид маяка: красная круглая металлическая башня с подпорами и широким балконом. Высота маяка 39,7 м; высота огня 64,6 м. Нижняя часть маяка закрыта лесом.



Маяк Рухну

Ов-ности в районе острова Рухну расположены преимущественно к NW и SO от острова.

Банка с глубиной 2,2 м расположена в 2 милях к NW от северной оконечности острова Рухну. Эта банка вместе с северной кромкой отмели, окаймляющей остров, ограждается вехой.

Банка Гретагруд с наименьшими глубинами 2,2 и 2,7 м лежит в 2,5 мили к SSO от южной оконечности острова Рухну. Банка вытянута по меридиану на 3,7 мили; ширина ее 2 мили. Наименьшие глубины находятся в северо-западной части банки. Между банкой и прибрежной отмелью острова имеется проход с большими глубинами.

Банка с глубиной 4,1 м лежит южнее банки Гретагруд, в 6,2 мили к SSO от острова Рухну. Банка окружена большими глубинами и ограждается вехой.

Банка Саксамадалх с глубиной 2,1 м лежит в 11,5 мили к SO от острова Рухну. Существование банки сомнительно.

Затонувшее судно лежит вблизи юго-западного берега острова Рухну в 1,4 кбт. от него.

Якорное место. При свежих западных и юго-западных ветрах можно становиться на якорь с восточной стороны острова Рухну в расстоянии от 0,5 до 1,3 мили от берега. Глубины на этом якорном месте 9—18 м, грунт — песок.

Хорошее якорное место, защищенное от восточных ветров, имеется с юго-западной стороны острова на глубинах 11—18 м.

ОТ МЫСА МЕРСРАГС ДО УСТЬЯ РЕКИ ЗАПАДНАЯ ДВИНА берег имеет протяжение более 40 миль. Берег низкий и песчаный; местами встречаются обрывы. В небольшом удалении от береговой черты тянутся поросшие лесом дюны. Наиболее холмистый участок берега между озером Энгурус и мысом Рагаццем. Здесь берег постепенно повышается в сторону Рухнских высот, которые в ясную погоду видны с расстояния до 20 миль.

На берегу имеются селения. Наилучшее место населен участок к W от устья реки Лиелупе, впадающей в Рижский залив западное устье реки Западной Двины. Здесь вдоль берега сплошной полосой тянутся строения Рижского загорья, над которыми возвышается башня кирки Дубуты (шир. 56° 56' N, долг. 23° 47' O) высотой 30 м.

Между мысом Мерсрагс и устьем реки Западной Двины рельеф дна представляет собой низкий песчаный выступ суши. Вдоль мыса изобата 10 м проходит в 2,2 мили от берега и только у мыса Рагаццем

ПОРТ РАГАЦЕЦ И ПЕРВОЕ ПРИКОЛЬЕ В НИМ

73

она проходит в 5 кбт. от мыса Мерсрагс и Рагаццем во многих местах на расстоянии до 2,5 миль от береговой черты встречаются отдельные каменистые банки. Большая часть их расположена в районе мыса Мерсрагс. В районе между мысом Рагаццем и устьем реки Западной Двины изобата 10 м проходит в 0,5 кбт. от берега и лишь в 4,5 мили юго-восточнее мыса Рагаццем она удаляется от него на расстояние до 1,6 миль.

Мыс Мерсрагс является северной оконечностью широкого мыса суши, расположенного в 2,5 милях к SO от мыса Рагаццем. Мыс низкий, песчаный и порос лесом. В районе мыса на берегу видны разбросанные камни.

Маяк Мерсрагс (шир. 57° 22' N, долг. 23° 02' O) установлен на мысе Мерсрагс. Вид маяка: белая железобетонная башня с контрфорсами и балконом. Высота маяка 19,4 м; высота огня 26,4 м.



Маяк Мерсрагс



Светящийся знак Рагаццем

Камень осыхающий лежит в 6 кбт. к N от маяка Мерсрагс. Камень 15 ограждается вехой.

Банка Лиелайдегсрава с глубиной 9,2 м находится в 1,2 мили к SO от маяка Мерсрагс. Банка ограждается вехой.

Банка с глубиной 3,9 м лежит в 2,5 мили к SO от маяка Мерсрагс.

Гавань Мерсрагс расположена в 2 милях к S от мыса Мерсрагс в устье небольшой реки. Гавань используется только малыми местными судами. В 2—2,5 мили к востоку от гавани лежат банки с наименьшими глубинами 1,8 м.

На берегу гавани установлены створ светящихся знаков и огней. Светящийся знак Энгурус (шир. 57° 10' N, долг. 23° 14' O) установлен в 12,5 мили к SSO от маяка Мерсрагс. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая ферма, обшитая со всех сторон досками с площадкой на фанерном наверху. Верхняя часть знака в 1/3 высоты красная, нижняя белая. Высота знака 19 м; высота огня 25,8 м. Нижняя часть знака закрыта лесом.

Мыс Рагаццем расположен в 11 милях к SO от светящегося знака Энгурус и представляет собой низкий песчаный выступ суши. Вдоль мыса находится небольшое селение Рагаццем. Прибрежная отмель к району мыса усыпана камнями.

Светящийся знак Рагаццем (шир. 56° 10' N, долг. 23° 10' O) установлен на мысе Рагаццем. Вид знака: белая четырехгранная ажурная ферма с красной ажурной металлической обшивкой. Высота знака 19 м; высота огня 7,5 м.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

74. НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ
- Затонувшие суда.** В 4 милях к ЮО от мыса Рагашем лежат два затонувших судна; глубина над южным из них 5 м, а над северным 1 м.
- Светящийся знак Буллоюцем** (шир. 57°00' N, долг. 24°58' O) установлен в 13,4 мили к ЮО от мыса Рагашем. Вид знака: четырехгранная усеченная пирамида, обшитая со всех сторон досками. Верхняя половина пирамиды окрашена в красный цвет, нижняя в белый. Высота знака 28 м, высота огня 35 м.
- Вост. Пивовар** проливает в Рижский залив.
- Стр. 74. Створ светящихся знаков Лжелуна** внешние усеченные пирамиды на левом берегу реки, ведет в устье реки. Направление створа 17,5 - 197,5, а оно периодически меняется в связи с изменением входного течения. Наименьшая глубина на створе равна 1,7 м. Передний знак и задний знак имеют вид трапециевидных белых плиток с красной полосой посередине. Высота переднего знака 4,5 м, высота огня 8,8 м. Высота заднего знака 6,5 м, высота огня 8,3 м. М 1 7035/587.
- между молами 2,3 кбт.
20. Перед устьем реки Западная Двина лежит бар, который простирается от берега на 1,5 мили. Через бар в реку ведет входной канал. При подходе к устью реки Западная Двина хорошо приметны башни и трубы в городе Рига.
- Маяк Даугавгрива** (шир. 57°04' N, долг. 24°01' O) установлен на левом берегу устья реки Западная Двина, в 5 кбт. к ЮО от оконечности западного мола. Вид маяка: круглая железобетонная башня с балконом, окрашенная белыми и черными горизонтальными полосами. Высота маяка 35,1 м; высота огня 37 м.
- Светящийся знак Мангалысала** восточный установлен на оконечности восточного мола. Вид знака: красная круглая металлическая башня с балконом. Высота знака 7,3 м; высота огня 7,9 м.
- Светящийся знак Мангалысала** западный установлен на оконечности западного мола. Вид знака: красная усеченная пирамида, обшитая досками и окрашенная в белый цвет. Высота знака 7,3 м; высота огня 9,8 м.
- Вбашня святого знака** установлен дублер на створе створа 320°-340°. Вид знака: белая усеченная пирамида, обшитая досками и окрашенная в белый цвет. Высота знака 10 м; высота огня 12 м. При дублере установлен маячок, который светит в радиусе 3 мили. Маячок бел.
- Створ светящихся знаков Даугавгрива** установлен на левом берегу устья реки Западная Двина, ведет в реку. Направление створа 320°-340°.
- Передний знак** установлен на 34 м на 34 м. Вид знака: белая трапециевидная пирамида, обшитая досками и окрашенная в белый цвет. Высота знака 10 м; высота огня 12 м.



Светящийся знак Мангалысала восточный

- ПОРТ РИГА** расположен в устье реки Западная Двина. Порт включает в себя судоходную нижнюю часть реки Западная Двина от устья до городского моста, протоку Милгрива и реку Саркалдаува.
- Вход в порт** могут судна с осадкой до 7 м. Судна с осадкой более 7 м необходимо заблаговременно получить согласие порта на прием судна.
- Лодочная** лодочная провозка для судов, следующих в порт Рига, осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки. Лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.
- Вход в порт** возможен, то лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.
- Площадка** на берегу Рига лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.
- Порт Рига** расположен в устье реки Западная Двина. Порт включает в себя судоходную нижнюю часть реки Западная Двина от устья до городского моста, протоку Милгрива и реку Саркалдаува.
- Вход в порт** могут судна с осадкой до 7 м. Судна с осадкой более 7 м необходимо заблаговременно получить согласие порта на прием судна.
- Лодочная** лодочная провозка для судов, следующих в порт Рига, осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки. Лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.
- Вход в порт** возможен, то лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.
- Площадка** на берегу Рига лодочная провозка осуществляется в порт Рига, 45 км от устья реки.

FOR OFFICIAL USE ONLY

76 НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Портовые средства. Погрузочно-разгрузочные работы в порту механизированы. Имеется достаточное количество буксиров и барж.

Ремонт. В порту можно произвести капитальный ремонт корпусов и механизмов судов.

Снабжение. Порт располагает всем необходимым для снабжения судов. Угольные причалы расположены в Экспортном районе порта. Там же у причалов № 7, 8, 10, 13, 14, 15 и 16 можно принять пресную воду.

10 **Гавань Усть-Двинск, или Даугавпилья,** расположена у левого берега реки Западная Двина и является самой внешней гаванью порта Рига. От реки гавань отделяется дамбой. Гавань состоит из трех бассейнов. Бассейн, расположенный в западной части гавани, называется Западным бассейном, а бассейн, примыкающий к дамбе, называется Восточным.

15 **Вход в гавань** расположен с ее северной стороны, между берегом реки и северной оконечностью дамбы. Глубины во входе 8—9 м. Катера и яхты могут войти в Восточный бассейн также по проходу у южной оконечности дамбы.

Протока Милгравис длиной около 2 миль соединяет реку Западная Двина с озером Кишзер. Вход в протоку расположен в 2,7 мили к югу от устья реки. Глубины в протоке позволяют заходить в нее судам с осадкой 6 м. Швартовка судов здесь производится кормой с предварительной отдачи якоря.

20 **Восточная часть протоки Милгравис,** находящаяся к О от северного входа в реку Саркандогава, называется гаванью Милгравис.

25 **Экспортный район порта** расположен вдоль правого берега реки Западная Двина, в 2,4 мили к С от протоки Милгравис; здесь имеется экспортная набережная длиной около 1,8 км. Эта набережная является главной частью порта Рига.

30 **У южного конца набережной** находится экспортная гавань с глубинами от 2,5 до 6 м.

Андреевский Остров. Так называется район правого берега реки Западная Двина, расположенный непосредственно к югу от Экспортной гавани. Здесь имеется набережная длиной около 1 км. На южной стороне Андреевского Острова находится Андреевская гавань, которой пользуются небольшие суда и буксиры. Там же расположена рижской яхт-клуб. Глубины в Андреевской гавани колеблются от 3 до 5 м. Для швартовки судов в гавани имеются пирсы, глубины у которых около 4 м.

35 **Таможенная набережная** находится у правого берега реки Западная Двина к югу от Андреевской гавани; глубины вдоль причалов набережной 6 м.

Городская, или Старо-Рижская, набережная является продолжением Таможенной набережной к югу. Набережная используется главным образом для швартовки товаро-пассажирских судов. Глубины у набережной 5 м.

Остров Кипсала, или Кип, длиной около 1,4 мили лежит против Таможенной набережной, у левого берега реки Западная Двина, и отделен от него узкой протокой Зундас.

40 **У восточного берега острова** сооружены два мола: северный ГР и южный СДР; эти мола образуют два узких длинных бассейна, защищенных от течения реки.

Мол АВ находится у левого берега реки Западная Двина южнее мола СДР и отделяет от реки бассейн с глубинами 6,2—7,2 м.

77

Остров Кипсала, или Кип, расположен на берегу реки Западная Двина, в 1,4 мили от порта. На острове установлены несколько маяков и сигнальных устройств. Маяк, установленный на острове, имеет такую конструкцию: основание маяка в виде ступенчатой пирамиды, на вершине которой находится осветительное устройство. Маяк устанавливается на скале.

Маяк имеет конструкцию маяка, установленного в той же местности, в каком он встречается при входе в порт с моря.

Светящийся знак Усть-Двинской гавани (шир. 57°03' N, долг. 24°02' O) установлен на северной оконечности дамбы, отделяющей гавань Усть-Двинск от реки Западная Двина. Знак имеет четырехугольную ажурную металлическую ферму с площадкой, установленной на каменном основании. Высота знака 1,4 м; высота огня 7,1 м.

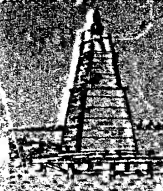
10 **Три огня** установлены на оконечностях молон 15 при входе в бассейн гавани Усть-Двинск с севера.

Огонь Восточного бассейна установлен на южной оконечности дамбы, отделяющей гавань Усть-Двинск от реки Западная Двина. Вид установки: белая четырехугольная коническая тумба. Высота тумбы 2,2 м; высота огня 2,9 м.

Светящийся знак Буллаупе (шир. 57°03' N, долг. 24°03' O) установлен на восточной стороне входа в реку Буллаупе, в 0,8 кбт. к SO от огня Восточного бассейна. Вид знака: белая четырехугольная ажурная металлическая ферма с площадкой, установленная на каменном основании. Высота знака 6,5 м; высота огня 7,8 м.

Светящийся знак пристани Мангальсала (шир. 57°03' N, долг. 24°04' O) установлен на дамбе у правого берега реки Западная Двина, в 6,8 кбт. к SO от светящегося знака Буллаупе. Вид знака: белый металлический столб с перекладинами и площадкой, установленный на бетонном основании. У основания столба стоит белая будка. Высота знака 6,1 м; высота огня 7,5 м.

Столб светящихся знаков Ринчи, установлен на правом берегу реки Западная Двина в районе пристани Ринчи.



Огонь Восточного бассейна

Стр. 77. Строка 43. Вид переднего знака: четырехугольная усеченная металлическая пирамида на бетонном основании с двумя вертикально расположенными деревянными пятами. Нижний пята в виде трапеции, верхний в виде ромба. Пята окрещены в белом и черном черной вертикальной полосой посередине. Высота знака 6,8 м. Высота огня 9 м.

Стр. 77. Строка 45. Вид заднего знака: металлический ажурный знак с площадкой и фонарем наверху. Над знаком укреплен белый треугольный пята вершиной вниз. Нижняя сторона знака со стороны ходовой части створа закрыта белым одноэтажным эдадом, на крыше которого закреплены три вертикальные полосатые знамена — белая, средняя — черная. Высота огня 10,9 м.

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

квадратной топовой фигурой, укрепленной на столбе. Высота знака 5,6 м; высота огня 6,1 м.

Задний знак установлен в 80 м от переднего. Вид знака: белый трапециевидный щит на доске с черной вертикальной полосой по середине и белой квадратной топовой фигурой, укрепленной на столбе. Высота знака 8,3 м; высота огня 8,9 м.

Светящийся знак Мазилкенгиси (шир. 51°02' N, долг. 24°05' O), установлен на оконечности мола, в 2,8 км к SO от переднего знака створа светящихся знаков Ринужи. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с площадкой, установленная на каменном основании. На основании между опорами знака стоит металлическая будка. Высота знака 7,3 м; высота огня 9,7 м.

Створ светящихся знаков Балта-Базница, установленных на правом берегу реки Западной Двина, ведет по фарватеру реки Западной Двина 15 от входа в протоку Милгравис до Экспортного района порта; направление створа 177° 5'—357° 5'.



Передний



Задний

Створ светящихся знаков Балта-Базница

Передний знак установлен на северной стороне входа в протоку Милгравис. Вид знака: белый треугольный щит вершиной вверх из досок, окаймленный красной полосой и установленный на четырехгранной ажурной металлической пирамиде. Высота знака 7,3 м; высота огня 9,1 м.

Задний знак установлен в 500 м от переднего в местечке Ринужи. Вид знака: белая кирка с зеленой крышей и фонарем в верхнем окне. Высота знака 25,3 м; высота огня 14,8 м.

Светящийся знак Курпникскала Восточный установлен на правом берегу реки Западной Двина, на южной стороне входа в протоку Милгравис. Вид знака: белая четырехгранная ажурная пирамида с белой будкой внутри и площадкой наверху, установленная на каменном основании. Высота знака 8 м; высота огня 8,8 м.

Светящийся знак Курпникскала Западный (шир. 51°01' N, долг. 24°05' O) установлен на левом берегу реки Западной Двина, в 6 км к SSW от светящегося знака Курпникскала Восточный. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая ферма с площадкой наверху, установленная на бетонном основании; нижняя часть фермы обшита листовым железом. Высота знака 7,8 м; высота огня 8,2 м.

Светящийся знак Кремери установлен на левом берегу реки Западной Двина у селения Кремери, в 1,1 мили к S от светящегося знака Курпникскала Западный. Вид знака: белая четырехгранная ажурная пирамида



Светящийся знак Курпникскала Западный

ПОРТЫ РИГА И ПЯВЕНА И ПОДХОДЫ К НИМ

с белой будкой внутри и площадкой, установленная на бетонном основании. Высота знака 7,2 м; высота огня 10 м.

Светящийся знак Путуксала (шир. 56°59' N, долг. 24°05' O) установлен на северной стороне южного входа в реку Саркандлаугава, в 7,3 км к SSO от светящегося знака Кремери. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с белой будкой внутри и площадкой, установленная на каменном основании. Высота знака 6,7 м; высота огня 8,2 м.

Светящийся знак Экспортной гавани (шир. 56°59' N, долг. 24°06' O) установлен на северной оконечности экспортной набережной, в 2,5 км к S от светящегося знака Путуксала. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с белой будкой внутри и площадкой; площадка со всех сторон обшита металлическими листами. Высота знака 5,1 м; высота огня 8,6 м.



Светящийся знак Экспортной гавани Южный



Светящийся знак Подраге

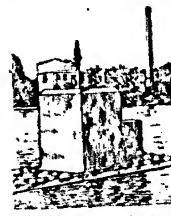
Светящийся знак Экспортной гавани Южный (шир. 56°58' 4 N, долг. 15 24°05' 8 O) расположен на северной оконечности дамбы, отделяющей Экспортную гавань от реки Западной Двина. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с белой будкой внутри и круглой площадкой, установленная на бетонном основании. Высота знака 7,5 м; высота огня 8,3 м.

Светящийся знак Подраге установлен у левого берега реки Западной Двина, на северной оконечности мола ГД. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с белой будкой внутри и круглой площадкой наверху, установленная на высоком бетонном основании. Высота знака 8,5 м; высота огня 9,4 м.

Светящийся знак Кипсала мола CDE установлен у левого берега реки Западной Двина, на северной оконечности мола CDE. Вид знака: четырехгранная бетонная вышка с плоским верхом и металлическим шпилем с фонарем. Высота знака 4,2 м; высота огня 5,4 м.

Светящийся знак Андреевской гавани установлен на северной стороне входа в Андреевскую гавань. Вид знака: белый столб с площадкой и фонарем наверху. У основания столба стоит белая будка. Высота знака 5 м; высота огня 8,3 м.

Светящийся знак Кипсала мола АВ (шир. 56°57' N, долг. 24°06' O) установлен у левого берега реки Западной Двина, на северной оконечности мола АВ. Вид знака: трехгранная усеченная деревянная пирамида с белой будкой внутри и белым прямоугольным решетчатым щитом наверху. Высота знака 7,2 м; высота огня 11,4 м.



Светящийся знак Кипсала мола CDE

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

80

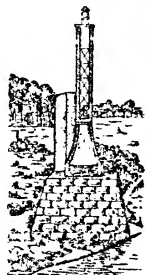
НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Светящийся знак Саркандаугава входной установлен в 380 м к ОНО от светящего знака Путнусаля. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида на каменном фундаменте с белой будкой внутри. Высота знака 5,1 м; высота огня 6 м.

- 5 Светящийся знак Саркандаугава Восточный (шир. 56°59,5' N, долг. 24°06,9' O) установлен в южной части реки Саркандаугава, на северном берегу острова Вейзак. Вид знака: красная четырехгранная ажурная металлическая ферма на каменном фундаменте. Высота знака 5,5 м; высота огня 6 м.

Выдержки из «Обязательного постановления по Рижскому морскому порту».

- Режим плавания в порту регламентируется «Обязательным постановлением по Рижскому морскому порту» издания Управления порта. Полным текстом «Обязательного постановления» вручается капитанам судов при выходе их в порт. Ввиду того, что «Обязательное постановление» издаётся Управлением порта сроком на один год, приведенные ниже статьи из постановления 1964 г. могут несколько отличаться от соответствующих статей действующего «Обязательного постановления».



Светящийся знак Саркандаугава Восточный

13. Перестановка судов в пределах порта осуществляется под руководством капитана, с участием лоцманов и по разрешению инспекции портового надзора. Лоцман определяет количество буксиров, необходимых для перестановки. При ветре силой 6 баллов и более перестановка не производится. Перетяжки на швартовах вдоль причала могут быть осуществлены только в присутствии представителя портового надзора.
16. В порту разрешается движение судов, осадка которых по крайней мере на 45 см меньше минимальных навигационных глубин.
22. Во время движения суда обязаны иметь стояночные якоря готовыми к отдаче. На баке должен находиться человек, имеющий отдачу якоря.
23. Во время движения в порту судам воспрещается иметь якоря приспущенными в воду, а также тащить якоря по грунту.
24. Судна, становящиеся на якорь в пределах порта, чтобы не мешать свободному движению других судов, не должны отдавать якорей на фарватере.
25. Скорость хода судов по реке Даугава не должна превышать 6 узлов.
26. Судна, следующие по фарватеру, обязаны держаться правой стороны и при приближении к изгибам фарватера, а также при выходе из гавани, из-за пристаней, мостов и корпусов зданий судов обязаны давать один длинный свисток.
28. При проходе мимо работающих плавающих кранов, элеваторов, десаркадеров, возопазных стоек, затонов лесопильных заводов, лесостанков и ошвартованных у причалов судов суда обязаны уменьшить ход до самого малого или остановить машину.
31. Всем судам в пределах порта запрещается сбрасывать в воду мусор, шлак и прочие отходы и предметы.
33. Буксирные суда не должны поднимать якорей раньше, чем они будут взяты на буксир.
37. Руководство при буксировке морских судов портовыми буксирами в пределах порта осуществляется лоцманом или капитаном морского судна независимо от того, работает буксируемое судно своей машиной или нет.
38. При буксировке устанавливаются следующие звуковые сигналы:
- а) один длинный гудок — буксируйте прямо;
 - б) два длинных гудка — остановите машину;
 - в) один длинный и один короткий гудок — уменьшите ход;
 - г) один длинный, один короткий и один длинный гудок — отдайте или притяните
- 35 буксир;

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНИ И ПОДХОДЫ К НИМ

81

- а) один длинный и три коротких гудка — «вызов» буксират;
 - б) один короткий гудок — буксируйте вперед;
 - в) два коротких гудка — буксируйте вправо;
 - г) три коротких гудка — работайте по тем же ходом назад.
51. При плавании в порту капитаны судов, заметившие какие-либо ненормальности в ограждении, обязаны немедленно сообщить об этом капитану порта.
52. Воспрещается плавание по навигационным знакам, крепление и подача швартов на них, разведение огня и прочие действия, могущие причинить повреждения знакам.
53. О всяком повреждении или случайной перестановке плавающего ограждения кораблем судна, буксиром или буксирного объекта, капитан судна должен немедленно сообщить капитану порта.
57. Воспрещается отдача якорей, траление и приставание к берегу на протяжении 100 м от знаков, показывающих выход кабеля на берег.
58. При вынужденной отдаче якоря в запретной зоне категорически воспрещается производить его подъем судными средствами. Якорь надлежит оставить на месте с буксом и немедленно принять меры к подъему его с помощью волочения в присутствии представителей порта и владельца кабеля.
62. Место стоянки судна указывается диспеттером порта через лоцмана или портового надзора.
63. Воспрещается судам креститься за отбойные рамы.
64. По требованию администрации порта капитаны судов обязаны перекрестить швартов, привалить их, производить перетяжки и перешвартовки судов.
65. Все суда, стоящие в порту, должны иметь свои спасательные и противопожарные средства, готовые к немедленному действию.
66. Капитаны всех судов обязаны по требованию капитана порта предоставить списки судов для выполнения спасательных и других аварийных работ.
67. Капитаны судов перед началом ремонта котлов, брашпильных, главной машины и вспомогательных механизмов обязаны подать письменные заявления в инспекцию портового надзора с указанием характера ремонта и срока его производства.
68. На всех судах выходные отверстия из корпуса для пара и воды и шпильки фланцев и сточных систем, обращенные в причал, должны быть тщательно прикрыты шитами из досок или парусины.
69. Все швартовы с судна должны быть снабжены шитами против крыс.
72. Все суда, стоящие в порту, обязаны иметь на верхней палубе у трапа выкатного.
73. Запрещается производить выкачку загрязненных нефтепродуктами балластных вод в воду из льял.
74. На всех судах должен всегда иметься достаточное число людей из состава судового экипажа для передожжения судна по первому требованию должностных лиц порта и для обеспечения пожарной охраны.
75. Судам, стоящим у причалов порта, работать огнями категорически воспрещается.
76. Во время штормовой погоды, при сильном течении или дожде капитаны судов обязаны принимать все необходимые меры к обеспечению безопасности стоянки судов.
77. При стоянке судов в порту члены экипажа воспрещается купаться или сидеть, так и в береговых сооружений.
83. Погрузка и выгрузка продовольственных грузов может производиться только при наличии разрешения карантинных властей; для выгрузки хлебных грузов требуется также разрешение Государственной хлебной инспекции.
105. Работы, связанные с применением открытого огня, могут производиться только после осмотра места работ представителем пожарной охраны при условии получения от него письменного разрешения и точного соблюдения требований пожарной безопасности.

FOR OFFICIAL USE ONLY

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Наставление для плавания по реке Западная Двина. Вход в реку Западная Двина и порт Рига доступен для судов с осадкой, позволяющей проходить через бар реки.

Плавание вверх по реке Западная Двина. Подойдя к светящему бую № 1 Даугавгрива, надлежит лечь на створ светящих знаков Даугавгрива и идти по входному каналу через бар реки. Не доходя 8 кбт. до переднего знака створа светящих знаков Даугавгрива, следует перейти на створ светящих знаков Ринужи и идти по входному фарватеру вверх по реке до траверза светящего знака пристани Мангалдсала. На траверзе этого светящего знака надлежит лечь курсом 138° 5 на светящий знак Курпниксала Восточный. Ночью надо удерживаться в северном узком белом секторе 316°—321° его огня. Пройдя этим курсом 9 кбт. до траверза светящего знака Мазилкенешни, следует привести передний знак створа светящих знаков Ринужи за корму и идти 6 кбт. до выхода на створ светящих знаков Балта-Базница.

Ночью надлежит удерживаться в пределах южного белого сектора 148°—155° огня этого светящего знака.

Приведя створ светящих знаков Балта-Базница за корму, необходимо следовать по нему курсом 177° 5 к причалам Экспортного района порта.

Далее вверх по реке плавание створами светящих знаков не обеспечено, однако до моста, находящегося в 2,7 мили к S от Экспортной набережной, оно не представляет затруднений и осуществляется серединой реки.

При входе в отдельные портовые бассейны и гавани следует ориентироваться по светящим знакам, установленным во входах в эти бассейны и гавани.

Плавание вниз по реке Западная Двина. Следуя от Экспортной гавани, надлежит идти на створ светящих знаков Балта-Базница и идти по этому створу до тех пор, пока светящий знак Курпниксала Восточный не придет на перед 23, а ночью до выхода в пределы южного белого сектора 148°—155° огня переднего знака створа светящих знаков Ринужи. Затем следует привести передний створный светящий знак Ринужи по носу и идти на него до траверза светящего знака Мазилкенешни, а ночью до траверза знака с кормы не откроется белый сектор 316°—321° огня светящего знака Курпниксала Восточный. Около траверза светящего знака Мазилкенешни следует повернуть влево на 14° и курсом 318° 5 идти 6 кбт. имея светящий знак Курпниксала Восточный прямо по корме.

Выйдя на створ светящих знаков Ринужи и приведя его за корму, надлежит идти к выходу из реки Западная Двина. Выйдя из реки, следует ориентироваться за корму створ светящих знаков Даугавгрива и идти по входному фарватеру каналу через бар реки к светящему бую № 1 Даугавгрива приемный и далее по назначению.

ПОРТ ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НЕМУ

ОТ УСТЬЯ РЕКИ ЗАПАДНАЯ ДВИНА ДО ЗАЛИВА ПЯРНУ-ЛАХТ берег тянется сначала на 16 миль к северо-востоку, а затем на 56 миль к северу. На всем своем протяжении этот низменный и преимущественно песчаный берег прорезан большим количеством ручьев и рек. Вдоль берега параллельными грядами тянутся дюны, местами поросшие лесом. К берегу от селения Салашрива (шир. 57° 45' N, долг. 24° 21' O) к морю местами подходят обрывы песчанника и суглинка.

На описываемом берегу расположено много селений; из них наиболее крупным является селение Хядеместе (шир. 58° 05' N, долг. 24° 30' O). Вблизи некоторых селений хорошо приметны.

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

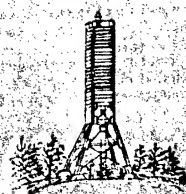
Почти на всем протяжении берег довольно приглуб, местами, особенно у мысов, он окаймлен крупными валунами. В южной части восточного участка изобата 5 м проходит в 5 кбт. от берега, а в северной части в 1—2 мили. Изобата 20 м тянется вдоль берега в расстоянии от 2 до 7 миль. В 3—4,5 мили от берега лежит несколько банок.

Защищенных якорных мест вдоль берега нет, становиться на якорь вблизи него можно лишь при восточных ветрах.

Предупреждение. При плавании вдоль описываемого берега следует остерегаться рыболовных сетей, которые в большом количестве выставлены в пределах полосы шириной около 3 миль.

Светящий знак Гауя (шир. 57° 19' N, долг. 24° 19' O) установлен на южном берегу устья реки Гауя, в 9,5 миль к NO от устья реки Западная Двина. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая пирамида с белой будкой внутри и люкашкой. Высота знака 5,5 м; высота огня 8,1 м.

Светящий знак Ладинья (шир. 57° 12' N, долг. 24° 21' O) установлен в 3,8 миль к NO от светящего знака Гауя. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая форма с площадкой, обшитая на 7/8 высоты досками и окрашенная двумя белыми и двумя черными горизонтальными полосами. Высота знака 23 м.



Светящий знак Ладинья



Светящий знак Скулте

Гавань Скулте расположена в 7,5 миль к NNO от светящего знака Ладинья, в устье реки Аге, и предназначена для малых судов. Гавань защищена двумя молами. На оконечностях молов установлены огни. На левом берегу реки Аге установлен створ светящих знаков.

Светящий знак Скулте (шир. 57° 19' N, долг. 24° 24' O) установлен в гавани Скулте на правом берегу реки Аге, в 7,7 миль к NNO от светящего знака Ладинья. Вид знака: белая четырехгранная деревянная будка; фонарь установлен в окне будки. Высота знака 3,8 м; высота огня 2,8 м.

Магнитная аномалия наблюдается в районе протяженностью 15 миль 30 с O на W между гаванью Скулте и селением Лачи. Магнитное склонение в этом районе изменяется от 8° W до 14° O.

Светящий знак Лачи (шир. 57° 27' N, долг. 24° 23' O) установлен в селении Лачи, в 7,5 миль к N от светящего знака Скулте. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая форма, обшитая со всех сторон досками и окрашенная двумя белыми и двумя красными горизонтальными полосами. Высота знака 23 м; высота огня 30,5 м.

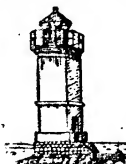
Светящий знак Курпиге (шир. 57° 37' N, долг. 24° 22' O) установлен на мысе Курпиге, в 6 миль к W от светящего знака Лачи. Вид

FOR OFFICIAL USE ONLY

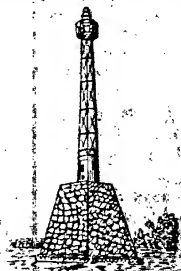
НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

знака: белая четырехгранная ажурная металлическая ферма с площадкой, установленная на белом каменном основании. Высота знака 13,9 м; высота огня 20,6 м.

Светящийся знак Гринталс (шир. 57°38' N, долг. 24°23' O) установлен в 5,9 мили к N от светящегося знака Курмраге. Вид знака: четырехгранная ажурная металлическая ферма с площадкой, обшитая со всех сторон досками. Верхняя часть знака на 1/2 высоты черная; нижняя часть знака белая и закрыта лесом. Высота знака 21 м; высота огня 33,5 м.



Светящийся знак Саласгрива



Светящийся знак Курмраге

Селение Саласгрива расположено в 7,2 мили к N от светящегося знака Гринталс на обоих берегах устья реки Салаца. В селении приметно красное кирпичное здание одной кишки и белое здание другой кишки. У селения установлен створ светящихся знаков.

Светящийся знак Саласгрива (шир. 57°45' N, долг. 24°21' O) установлен на правом берегу устья реки Салаца. Вид знака: белая четырехгранная каменная башня с площадкой и красной фонарной восьмигранной будкой наверху. Высота знака 9 м; высота огня 12,1 м.

Рейд Саласгрива расположен в 2 милях к W от селения Саласгрива. Глубины на рейде 6—7 м, грунт — камень.

Гавань Айнажи расположена у селения Айнажи, в 7 милях к N от селения Саласгрива и предназначена для малых судов. В гавань ведет створ светящихся знаков Айнажи. С моря в селении Айнажи приметна кишка без шпиль.

В 3 милях к NNO от гавани Айнажи расположено селение Треймани, в котором приметна кишка.

Светящийся знак Айнажи (шир. 57°53' N, долг. 24°20' O) установлен на южной оконечности воллома гавани Айнажи. Вид знака: белая ажурная металлическая ферма с площадкой и восьмигранной фонарной будкой наверху, установленная на белом бетонном основании. Высота знака 6,4 м; высота огня 8,1 м.

Банка Дальяна с глубиной 8,2 м лежит в 6 милях к SW от светящегося знака Айнажи.

Банка Ранда расположена в 4 милях к SW от светящегося знака Айнажи. Банка вытянута в направлении NW—SSO почти на 2 мили и имеет наименьшую глубину 1,7 м. Банка ограждается вехой.

Банка Дарагана с наименьшей глубиной 5,4 м находится в 1,5 милях к SW от банки Ранда и в 3,5 милях от берега.



Светящийся знак Айнажи

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

85

Светящийся буй (шир. 57°48' N, долг. 24°14' O) с резным выступом с западной стороны банки Дарагана.

Банка Пикола с наименьшей глубиной 7 м лежит в 3,5 милях к WNW от светящегося знака Айнажи. Банка ограждается вехой.

Банка Петрона с глубиной 6 м находится в 2,6 милях к NW от светящегося знака Айнажи. Банка каменная и ограждается вехой.

Банка Быстрый с наименьшей глубиной 3,2 м находится в 9 милях к N от гавани Айнажи и в 3,5 милях от берега. Грунт на банке камень. Банка ограждается вехой. Между банкой и береговой отмелью имеется проход с глубинами до 11 м.

Мыс Саренина (шир. 58°06' N, долг. 24°26' E) раскинут в 14,2 мили к NNO от гавани Айнажи. Он представляет собой низкий каменистый выступ суши, поросший густым лесом. Мыс окаймлен отмелью с надточными и подводными камнями на ней; среди камней лежат небольшие каменистые островки.

Селение Хидеместе находится в 1,6 милях к SO от мыса Саренина. В селении приметны белая церковь с черной крышей и черными куполами и красная кишка с зеленым шпилем.

Светящийся знак Мысакюла (шир. 58°04' N, долг. 24°29' O) установлен в 1,7 милях к SSO от мыса Саренина. Вид знака: четырехгранная металлическая ферма, обшитая с трех сторон белыми досками. Высота знака 28 м; высота огня 32 м.

Банка Пихинурме с глубиной 3,6 м лежит в 3 милях к NW от мыса Саренина и в 2 милях от берега. Банка каменная и ограждается вехой.

Острова КИХНУ, СОГУСАР и МАНИЛАЙД расположены на каменистой отмели, находящейся с западной стороны входа в залив Пярну-Пакт.

Остров Кихну находится в 5,7 милях к SW от мыса Торилалте (шир. 58°14' N, долг. 24°07' O). Остров низкий и порос лесом; на нем имеется несколько селений. В средней части острова расположена приметная 30 с запада и юга каменная белая кишка с темным шпилем. К югу от кишки находится большой белый дом с красной крышей.

Берега острова окаймлены каменистой отмелью, на которой лежит много островков и банок.

Отмель, окаймляющая остров Кихну, простирается от него в пределах изобаты 5 м на 1—1,5 мили к S и O и на 6,5 милях к NW; в северо-восточном направлении она смыкается с отмелью острова Манилайд. Отмель ограждается вехами.

Маяк Кихну (шир. 58°06' N, долг. 23°58' O) установлен на южной оконечности острова Кихну. Вид маяка: белая круглая, суживающаяся кверху металлическая башня с балконом. Высота маяка 31,9 м; высота огня 28,4 м.

Затонувшее судно, представляющее опасность для плавания, лежит в 3,2 милях к SO от маяка Кихну.

Банка Кихну лежит к SW от южной оконечности острова Кихну. Банка ограничена изобатой 10 м; в наиболее мелком месте на банке глубина всего 1,8 м. Банка ограждается вехами.

Гавань Кихну расположена у северной части восточного берега острова Кихну на параллели 58°08,5 сев. шир. Гавань пригодна только для малых судов. С S гавань защищена морем, продолжением которого служит Пярн.



Маяк Кихну

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Светящийся знак (шир. 58°08' N, долг. 24°01' O) установлен в гавани Кихну на оконечности пирса. Вид знака: белая круглая металлическая тумба. Высота знака 2,2 м; высота огня 4,2 м.

Остров Соргусар находится в 5,7 мили к ONO от острова Кихну. Остров порос травой и кустарником; в средней его части имеется небольшая возвышенность.

Остров Соргусар окаймлен каменной отмелью, простирающейся на 1,5 мили к NNO и на 2,9 мили к S. С севера отмель ограждается вехой.

Маяк Соргу (шир. 58°11' N, долг. 24°12' O) установлен в средней части острова Соргусар. Вид маяка: красная многогранная кирпичная башня с балконом. Высота маяка 16,1 м; высота огня 19,2 м.

Банка Бурун каменистая с осмывающим камнем лежит в 6—9 кбт к NW от северной оконечности острова Соргусар; над камнем образуются буруны. Банка ограждается вехой.

Банка с глубиной 3 м находится в 1,5 мили к NW от северной оконечности острова Соргусар. Банка ограждается вехой.

Банка Керес с глубиной 1,4 м расположена в 2,5 мили к NNO от острова Соргусар и ограждается вехой. Восточнее банки Керес лежит банка с глубиной 3,8 м, также ограждаемая вехой.

Затонувшее судно лежит в 3,3 мили на 163° от южной оконечности острова Соргусар. Затонувшее судно ограждается светящим бумом с ревуном.

Остров Манилайд расположен в 4 милях к NO от острова Кихну. Остров низменный и порос травой и кустарником; на нем имеется небольшая возвышенность и несколько домов. Многочисленные подводные и надводные камни окаймляют остров со всех сторон.

Маяк Манилайд (шир. 58°12' N, долг. 24°06' O) установлен на южной оконечности острова Манилайд. Вид маяка: белая круглая железобетонная башня с балконом и красной фонарной будкой наверху. Высота маяка 7,7 м; высота огня 8,8 м.

Островок Ханилайд лежит в 8 кбт к O от южной оконечности острова Манилайд. Островок так же, как и остров Манилайд, окаймлен камнями.

ЗАЛИВ ПЯРНУ-ЛАХТ впадает в берег материка на 12 миль к NO между мысом Ториллаотс и лежащим в 11 милях к OSO от него мысом Пихланина (шир. 58°10' N, долг. 24°27' O). Залив Пярну-Лакх защищен от всех ветров, кроме южных и западных, и может служить хорошим стоянкой судов.

Берега залива вблизи его входов мысов извилистые и каменистые; ближе к вершинам они ровные и песчаные. Почти на всем протяжении эти берега низменные и поросли хвойным лесом. В южной части восточного берега залива в небольшом расстоянии от береговой черты тянется гряда невысоких дюн.

В залив Пярну-Лакх впадают несколько ручьев, а также река Пярну-Ильги, в устье которой расположена город и порт Пярну. Порт Пярну доступен для судов с осадкой до 3,5 м. Кроме города Пярну, на берегах залива имеется несколько небольших селений.



Маяк Соргу



Маяк Манилайд

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

87

Берега залива Пярну-Лакх окаймлены отмелью. На этой отмели между мысами Ториллаотс и Кирикунина (шир. 58°17' N, долг. 24°16' O) и между мысом Пихланина и селением Улу (шир. 58°17' N, долг. 24°34' O) разбросано множество надводных и подводных камней. Средняя часть залива чиста от опасностей, но во входе в залив лежат две ограждаемые банки.

Глубины во входе в залив Пярну-Лакх 9—12 м, а в средней части залива около 7 м. Грунт в заливе преимущественно песок.

В заливе Пярну-Лакх выставлены много рыболовных сетей. Градильный район, где выставлены эти сети, показаны на картах. Плаванию судов, не производящих лова рыбы, в этих районах запрещено.

Приметные пункты. При плавании в заливе Пярну-Лакх хорошими ориентирами служат: на западном берегу залива — церковь в селении Кылу (шир. 58°18' N, долг. 24°11' O), на северном берегу — кирка в селении Аудру (шир. 58°25' N, долг. 24°21' O) и белая кирка с красной крышей и красным шпилем в городе Пярну. На восточном берегу залива Пярну-Лакх приметны кирка в селении Улу, церковь в районе мыса Пихлина (шир. 58°15' N, долг. 24°29' O), представляющая собой красное здание с куполами, имеющими бело-зеленую шахматную окраску, и серая кирка с разрушенным шпилем в селении Вайсте (шир. 58°12' N, долг. 24°29' O).

Опасности. Кроме опасностей, лежащих на западных подходах к заливу Пярну-Лакх, в заливе имеется еще несколько банок.

Банка Ирмагарди с глубиной 4,6 м лежит почти посредине залива Пярну-Лакх в 4 милях к NW от мыса Пихланина. Банка ограждается крестовой вехой.

Банка Кюнгас с глубиной 2,8 м лежит на восточной стороне входы в залив, в 3,4 мили к NNW от мыса Пихланина. Банка ограждается вехой. Севернее банки Кюнгас лежит несколько банок с глубинами 5 м.

Светящийся знак Кирикунина (шир. 58°17' N, долг. 24°16' O) установлен на мысе Кирикунина, в 5,4 мили к NO от мыса Ториллаотс. Вид знака: четырехгранная металлическая ферма, обшитая с трех сторон белыми досками. Высота знака 28 м; высота огня 30,2 м.

Рейд Пярну занимает всю среднюю часть вершины залива Пярну-Лакх. Рейд хорошо защищен от всех ветров, кроме южных и юго-западных. Становиться на якорь в рейде можно повсюду, где позволяет осадка судна. Грунт на рейде везде хорошо держит якоря. Хорошее якорное место находится в 1 миле к SW от оконечностей дамб входов канала порта Пярну. Глубины на этом якорном месте 4,6—5,2 м.

ПОРТ ПЯРНУ расположен в устье реки Пярну-Ильги. В границах порта входит нижнее течение реки от устья до городского моста и далее на 260 м вверх по реке. Вход в порт доступен для судов с осадкой до 3,5 м.

Берега реки низкие и укреплены набережной только в районе причалов, расположенных у левого берега реки. Глубины в порту Пярну от 3,7 до 5,5 м. Перед входом в порт расположен бар реки Пярну-Ильги.

В порту Пярну можно пополнить запасы воды и произвести небольшой ремонт судовых механизмов. Вода принимается у причалов порта.

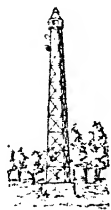
Входной канал. Для входа в реку Пярну-Ильги из залива Пярну-Лакх через отмель и речной бар прорыт канал длиной 2,5 мили. Прибрежная часть канала защищена двумя дамбами. Наименьшая глубина в канале 3,8 м (1954 г.).

Светящий буй № 1 Пярну (шир. 58°21' N, долг. 24°27' O) осевой фермой выставляется с восточной стороны холмовой части Внешнего створа с лгтящих знаков Пярну, в 7 км к SW от оконечности южной дамбы. Буй обозначает начало входного канала в порт Пярну.

Огни установлены на оконечностях дамб, защищающих входной канал в реку Пярну-Ийги. Вид сооружений: белые трехгранные деревянные пирамиды, две грани которых со стороны моря обшиты досками.

Внешний створ светящих знаков Пярну ведет с рейда Пярну по внешней части углубленного канала до Внутреннего створа светящих знаков Пярну; направление створа 219°—39°.

Передний знак (шир. 58°23' N, долг. 24°29' O) установлен на левом берегу устья реки Пярну-Ийги. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая ферма. Высота знака 14,5 м; высота огня 16,3 м.



Передний

Внешний створ светящих знаков Пярну



Задний

Задний знак установлен в 750 м от переднего. Вид знака: красная ажурная металлическая ферма. В средней части фермы укреплен рей для поднятия сигналов. Высота знака 17 м; высота огня 27 м.

Внутренний створ светящих знаков Пярну ведет в реку от Внешнего створа светящих знаков Пярну к причалам порта Пярну; направление створа 206°3—26°3.

Передний знак (шир. 58°22' N, долг. 24°29' O) установлен на правом берегу реки Пярну-Ийги. Вид знака: белая ажурная металлическая ферма; под фонарем укреплен решетчатый диск. Высота знака 14,5 м; высота огня 20,6 м.

Задний знак установлен в 160 м от переднего. Вид знака: белая ажурная металлическая ферма; под фонарем укреплен белый решетчатый диск. Высота знака 14,5 м; высота огня 20,6 м.

Причалы торгового порта расположены у левого берега реки Пярну-Ийги ниже городского моста. Глубины у причалов около 3 м.

У правого берега реки Пярну-Ийги против причалов имеются два моста; один из этих мостов предназначен для рыболовных судов.

Западнее причалов в устье реки Соуга-Ийги, являющейся правой протокой реки Пярну-Ийги, находится гавань для рыболовных и парусных судов.

ПОРТЫ РИГА И ПЯРНУ И ПОДХОДЫ К НИМ

Выдержки из «Обязательного постановления по Таллинскому морскому торговому порту и приписным портовым пунктам»

Режим плавания в порту Пярну регламентируется «Обязательным постановлением по Таллинскому морскому торговому порту» на имя Управления порта. Подпись текста «Обязательного постановления» вручается капитанам судов при заходе их в порт. Ввиду того, что «Обязательное постановление» издается Управлением порта сроком на один год, приведенные ниже статьи из постановления 1954 г. могут несколько отличаться от соответствующих статей действующего «Обязательного постановления».

7. Количество буксиров, необходимых для захода судна в порт или для вывоза его из порта, определяется лоцманом.

8. Все суда, без исключения, швартуются только у причалов, указанных в портовом надзоре.

10. Суда, входящие в порт или выходящие из него, при приближении к воротам проходят их самым малым ходом, соблюдая Правила для предупреждения столкновения судов в море. Воспрещается иметь якоря, приспущенными в воду, а также талить их по дну.

12. В случае отсутствия в порту места суда ожидают входа в порт на якорях на внешнем рейде. Вход в порт без разрешения портового надзора категорически запрещается.

17. В порт Пярну допускается вход судов с осадкой не более 3,5 м.

19. Движение судов в порту совершается таким образом, чтобы не причиняло повреждения судам и плавучим средствам, стоящим у причалов или на якорях, а также портовым сооружениям, причалам и плавучему навигационному оборудованию.

20. Движение судов в порту производится самым малым ходом с соблюдением Правил для предупреждения столкновения судов в море. Малые моторные и парусные суда, а также гребные и спортивные суда не должны препятствовать движению больших судов и буксиров.

22. При движении судов по фарватерам заднее судно должно держаться от кормы впереди идущего судна на расстоянии не менее трех длин. Обгон впереди идущего судна на подходах фарватера запрещается. Обгон судна, выходящего из порта или выходящего из ворот, категорически запрещается.

23. Во время движения в водах порта суда обязаны иметь станционные якоря, тросы, кабели и донные водопроводные магистрали категорически запрещается.

24. Все суда, следующие по фарватерам или в портовых водах, обязаны иметь на борту следующие предметы: стрелы, трапы, шлюпки и шлюпки.

25. Перестановки и разворачивания судов в водах порта разрешается только с разрешения портового надзора. Перед разворачиванием и перестановкой судно дает гудком или сиреной четыре коротких сигнала.

26. Подход и швартовка к стоящим у причалов судам без разрешения таможни запрещается.

27. Землечерпательные суда (дноуглубительные снаряды), работающие на фарватерах, должны давать свободный проход всем мимо идущим судам, не задерживая их движения, и указывать сигналами с какой стороны их издает обход. Сигналы движения, указывающие на закрытие для прохода судов, обозначаются днем черным дномуглубительного снаряда, закрытия для прохода судов, обозначаются днем черным дном с красным флажком под ним, а ночью двумя вертикальными красными огнями.

28. Суда, проходящие мимо работающих дноуглубительных снарядов, должны уменьшить ход, дать предупредительный длинный сигнал гудком или сиреной, а порученные дноуглубительным снарядом, заставить ход и пройти его по указанию.

29. Если на дноуглубительном снаряде подняты с двух бортов сигналы, указывающие на то, что судно близко его загромождает.

30. Все без исключения суда, находящиеся на фарватерах порта в движении, подчиняются всем требованиям и указаниям портового надзора.

32. В случае обнаружения судна в пути переправы на фарватерах порта или в месте для переправы судно должно немедленно остановиться и сообщить о месте обнаружения судна в пути переправы на фарватерах порта или в месте для переправы.

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

- об этом немедленно по радио капитану порта. В случае отсутствия на судне радиостанции капитан сообщает об обнаруженных неисправностях письменно капитану порта при прибытии.
33. Все суда и плавающие средства, стоящие у причалов, должны крепиться надежными швартовыми за предназначенные для этой цели швартовые тумбы, пуши и рымы. Крепление швартовов за рельсы, отбойные рамы, привальные брусья или другие, не предназначенные для швартовки береговые предметы, категорически запрещается.
34. Все швартовы с судов должны быть снабжены щитами против крыс.
35. Все суда, стоящие в порту, должны иметь в полной исправности и готовности спасательные и противопожарные средства.
42. Прибывшие в порт суда имеют право вывести главный двигатель для ремонта лишь по согласованию с портовым надзором.
43. Двухмачтовые суда обязаны при стоянии у причала иметь на корме надписи: «Внимание — два мачта».
46. Ни одно судно не имеет права стоять у причала или перемещать место своей стоянки без разрешения портового надзора.
49. В порту категорически запрещается выбрасывать за борт шлак, мусор, отходы пищи и другие нечистоты, а также выкачивать за борт загрязненную или содержащую нефтепродукты воду.
52. Швартовка ялзом более двух судов запрещается.
53. Всем судам, стоящим у причалов, работа трюмными насосами категорически запрещается. Проба машин может быть произведена только на рейде.
54. Спуск с судов, стоящих в порту или на рейде, шлюпок для работы или для связи с берегом запрещается. Связь с судами, стоящими на рейде, осуществляется портовыми буксирами.
55. Суда обязаны травить или подбирать швартовы или переносить их, если это требует портовый надзор.
56. При получении штурмового предупреждения капитан судов или заменяющие их лица обязаны принимать все меры, необходимые для обеспечения безопасной стоянки судов.
77. При буксировке судов, как самоходных, так и несамоходных, применяются следующие сигналы:
- один длинный гудок с буксируемого судна — буксируйте прямо (независимо от того, за нос или за корму буксируется судно);
 - два длинных гудка — застопорите машину;
 - один длинный и один короткий гудок — уменьшите ход;
 - один длинный, один короткий, один длинный и один короткий гудок — вызов буксира; принять буксир или отпустить буксир;
 - один короткий гудок — буксируйте вперед;
 - два коротких гудка — буксируйте назад;
 - три коротких гудка — дайте полный ход назад.
- Для основного буксира сигналы подаются судовым гудком, для кормового (поддерживающего) — гудком свистком.
- Буксиры должны повторять сигналы буксируемого судна.
58. Наставление для плавания от Ирбенского пролива до порта Пярну. Направляясь в порт Пярну из Ирбенского пролива, следует выйти в точку, находящуюся в 1 миле к Н от маяка Кола, и лечь на курс 75° 3'.
- На этом курсе справа останется южная река, ограждающая отмель острова Рухну, а в 2 милях к Н северная река, ограждающая банку Кихну. Когда маяк Кихну будет на пеленге 0° и в расстоянии 5,5 мили, надо лечь на курс 52° и идти ко входу в залив Пярну. Такт Кола маяк Соргу придет на пеленг 344°, надлежит, оставив светящийся буз затонувшего судна слева, лечь на курс 25° и идти им до рейда Пярну.
- Для входа в порт Пярну следует сначала идти по Внешнему створу светящихся знаков Пярну, а затем по Внутреннему створу светящихся знаков Пярну.

Глава 4

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ

Карты: 400, 403, 452

Портовый пункт Высоцк и порт Выборг расположены в Выборгском заливе, который находится в северо-восточной части Финского залива. Входит в берег материка на 13 миль к северо-востоку. Восточная часть Выборгского залива являются мыс Островной (шир. 60 34' N, долг. 28 27' O) и находящийся в 3,5 мили к NNW от него мыс Кубенский. Прибрежная отмель и остров Игрия, лежащий в 1,5 мили к OSO от мыса Кубенский, а также отмель с островами Вухерой и Мянэши, расположенными севернее мыса Островной, суживают вход в Выборгский залив до 1 мили. Сразу же после входа залив расширяется до 16 миль, а к вершине снова постепенно суживается. Берега Выборгского залива сильно изрезаны и образуют множество бухт. В Выборгском заливе имеется много островов и опасностей, поэтому плавание в нем совершается только по определенным узлам и извилистым фарватерам. Вдоль берега Выборгского залива и большинства лежащих в нем островов поросли лесом.

Среди островов средней части Выборгского залива расположен порт Высоцк, а в 6,5 мили к NO от него в вершине залива порт Выборг. Между входом в Выборгский залив и портовым пунктом Высоцк имеется довольно просторный глубоководный плав. парусный Трехмачтовый рейд.

Северная часть этого рейда называется Малым Трехмачтовым рейдом, а южная Большим Трехмачтовым рейдом.

К входу в Выборгский залив с юго-запада от Большого Корабельного фарватера ведет фарватер глубиной 9,1 м, который начинается в районе Лавенскерских банок и проходит южнее архипелага Большой Фискарь. Ветры и штормы. В Выборгском заливе в течение года преобладают юго-западные ветры, повторяемость которых составляет 20-40%, частота также южные ветры (15%).

Сила ветра в среднем за год 3 балла; весной и летом она несколько уменьшается, а осенью и зимой увеличивается. Повторяемость умеренных и свежих ветров (силы 4-6 баллов) летом и весной составляет 35%, а осенью и зимой увеличивается до 40-45%. Штормы в основном вызываются южными и юго-западными ветрами, однако они также нередко дуются при северо-западных, северо-восточных и восточных ветрах. В среднем за год бывает 35 дней со штормом. Осенью и зимой чаще всего со штормом составляет 3-4, а весной и летом 2-3 за месяц.

Продолжительность штормов, как правило, не превышает одних суток и только в исключительных случаях осенью достигает 2-3 суток.

Туманы. Наиболее часты туманы весной, осенью и частью зимой. В среднем за год наблюдается 35-40 дней с туманом. Весной и осенью чаще всего туманы наблюдаются с 3 до 6 часов дня. Туманы обычно возникают

FOR OFFICIAL USE ONLY

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

кают в утренние часы. Весенние и особенно осенние туманы наиболее продолжительны и окутывают большую площадь. Летом очень часто наблюдается тумок.

Колебания уровня. Изменения уровня в описываемом районе в основном связаны со сгонно-нагонными и сейшевыми явлениями. Повышение уровня происходит при южных, юго-западных и отчасти западных ветрах, а понижение при северо-восточных и северных ветрах. Наибольшая величина колебаний уровня, связанная со сгонно-нагонными явлениями, составляет 1,2—1,6 м.

Сейшевые колебания уровня возникают при резких изменениях атмосферного давления и во время прохождения через Балтийское море циклонов. Величина этих колебаний в отдельных случаях достигает 1 м.

В описываемом районе довольно значительны также сезонные колебания уровня, связанные со стоком вод с суши. Наименьший уровень наблюдается обычно в апреле и мае, а наибольший в июле—августе. Разность между наибольшим и наименьшим уровнями составляет около 2 м.

Течения в Выборгском заливе слабые, неустойчивые и зависят от ветрового режима. На подходах к Выборгскому заливу отмечается течение из Финского залива со средней скоростью 0,1—0,5 узла.

Лед. В Выборгском заливе в нормальные зимы лед появляется около середины ноября, а в первой половине декабря залива покрывается неподвижным льдом. Очищение от льда происходит в апреле. В мягкие и суровые зимы сроки появления и исчезновения льда значительно отличаются от указанных сроков.

ФАРВАТЕР ОТ ЛАВЕНСАРСКИХ БАНК ДО ТРАНЗУНДСКОГО РЕЙДА проходит западнее острова Нарвский, юго-восточнее архипелага Большой Фискал, севернее скалы Хаули (шир. 60°24' N, долг. 28°08' O) и западнее острова Рондо (шир. 60°27' N, долг. 28°21' O). Плавание по этому фарватеру возможно как днем, так и ночью.

Остров Майя расположен к западу от фарватера, ведущего в порт Выборг. Остров скалистый и лишен растительности. Длина острова по параллели 5 кбт, ширина его от 0,5 до 2 кбт. Благодаря своему изолированному положению и характерной холмистой поверхности остров без труда распознается с моря.

К северу и востоку от острова выступают рифы. Южнее острова в 1,5 кбт от берега лежит отдельная банка с глубиной 3 м. Остров Майя вместе с расположенными близ него опасностями ограждается вежами. На острове Майя можно получить в незначительном количестве питьевую воду.

Маяк Соммерс (шир. 60°12' N, долг. 27°38' O) установлен на холме в западной части острова Майя. Вид маяка: красная, четырехгранная, усеченная, ажурная металлическая пирамида, верхняя часть которой обшита досками и окрашена красными и белыми горизонтальными полосами. Высота маяка 36,9 м, высота огня 52,9 м.

Туманные сигналы с маяка подаются наутофоном. Наибольшая слышимость излучателя наутофона в секторе от 110° до 230°.

Банка с глубиной 8,4 м лежит в 4 кбт к NNO от маяка Соммерс. Скала расположена в 7 кбт к O от острова Майя. Она представляет собой несколько возвышающийся над водой камень.

Лавенсарские банки (шир. 60°07' N, долг. 27°52' O) простираются на 1 милю в юго-восточном направлении. Наименьшая глубина на банках 3,6 м. Лавенсарские банки ограждаются с севера светящим бучем и вежами.



Маяк Соммерс

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ

Банка Черепаша с глубиной 12,4 м находится в 3 милях к W от Теннисарских банок и в 6 милях к SO от острова Майя.

Остров Нарвский (шир. 60°15' N, долг. 27°57' O) расположен в 9,3 мили на 76° от острова Майя и представляет собой незначительный остров растительности каменный массив. Длина острова около 2 км, ширина его 1 кбт. На острове имеется маяк.

Маяк Нерва (шир. 60°15' N, долг. 27°57' O) установлен на острове Нарвский. Вид маяка: красная четырехгранная усеченная металлическая ажурная пирамида, верхняя часть которой обшита досками. Нижняя часть обшивки на 1/3 высоты белая, верхняя часть черная. Высота маяка 36,7 м, высота огня 44 м.



Маяк Нерва

Туманные сигналы с маяка подаются наутофоном. Наибольшая слышимость излучателя наутофона в секторе от 110° до 230°.

Банка Рабинина с глубиной 7,2 м лежит в 4,3 мили к O от маяка Нерва.

Банка Нарвииматала (шир. 60°17' N, долг. 28°01' O) с глубиной 8,2 м расположена в 3 милях к NO от острова Нарвский.

Банка Ситинок с глубиной 4,6 м лежит на западной стороне фарватера в 6,6 мили к WNW от острова Нарвский. Банка ограждается вежами.

Архипелаг Большой Фискал расположен в 17 милях к SW от южной оконечности Выборгского залива. Он представляет собой группу небольших островов, лишенных растительности и хорошо приметных с моря. Все острова архипелага окаймлены камнями, на том рифе, кроме которого ограждаются вежами.

К S и O от архипелага Большой Фискал лежат скалы Куухуна и банки Антиландматала, Салиматала, Шепякова и Макарова. К SW от архипелага находится островок Умалень и банки Гриннов и Девон. Судя, идущие в Выборгский залив, должны оставлять архипелаг Большой Фискал и окаймляющие его банки к северу отсюда. Судам, решающим проходить южнее, надо с глубины 9 м, лежащей в 1,9 мили к S от южной оконечности архипелага.

Светящийся знак Большой Фискал (шир. 60°24' N, долг. 27°57' O) установлен на восточном из островов архипелага Большой Фискал. Вид знака: красная восьмигранная бетонная башня с белой горизонтальной окантовкой по середине. На башне имеется красная фонарная будка. Высота знака 11,3 м, высота огня 12 м.

Банка Антиландматала с глубиной 6,6 м лежит в 1,6 мили к SW от светящего знака Большой Фискал. Банка ограждается вежами.



Светящийся знак Большой Фискал

FOR OFFICIAL USE ONLY

4. НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

- Банка Савиматала с глубиной 2,1 м находится в 1,1 мили к SSW от светящего знака Большой Фискал. Банка ограждается вехой.
- Банко с глубиной 9 м расположена в 1,9 мили к S от светящего знака Большой Фискал.
- Скала Кухува находится в 1,1 мили на 171° от светящего знака Большой Фискал, лежит в уровень с поверхностью воды и ограждается вехой.
- Банка Макарова с глубиной 8,2 м расположена в 1,4 мили на 107° от светящего знака Большой Фискал.
- Банка Шевякова с глубиной 8,2 м лежит в 4 кбт. к NO от банки Макарова.
- Островок Увалень находится в 1,3 мили к NW от светящего знака Большой Фискал. Этот скалистый островок окружен рифом, на котором имеется ряд банок.
- Банка Грицова с глубиной 3,4 м лежит в 1 миле к SW от островка Увалень. Банка ограждается вехой.
- Банки Де-Линрона с глубинами 0,8 и 2,4 м находятся в 5 кбт. соответственно к S и N от островка Увалень. Банки ограждаются вежами.
- Скала Халли расположена на южной стороне фарватера в 5,6 мили к O от светящего знака Большой Фискал.

Стр. 94. Строка 21. Вид знака: четырехгранная металлическая пирамида красного цвета, обшита с трех сторон белыми досками, с белой восьмигранной деревянной надстройкой и фонарем наверху, укрепленным на красной металлической треноге.

ИМ 682/58г.

- Банка Халлимантала с глубиной 9 м находится в 4,2 кбт. к W от банки Воронина. В 1 миле к SW и SO от банки Халлимантала лежат две банки с глубинами соответственно 9 и 8,2 м.
- Банки Руиниматала с глубинами от 1,5 до 9 м расположены южнее фарватера, в 2 милях к O от скалы Халли. Банки ограждаются вехой.
- Банка Тарасова с глубиной 6,4 м лежит севернее фарватера, в 2,3 мили к N от скалы Халли.
- Банка Витериматала с глубиной 4,3 м находится севернее фарватера, в 3,6 мили к NO от скалы Халли и ограждается вехой.

- Остров Малый Рыбак (шир. 60°29' N, долг. 28°06' O) расположен в 4,6 мили к NNW от скалы Халли. Остров скалистый, лишён растительности и скаймлен рифом. Южная оконечность рифа ограждается вехой.

- Светящий знак Малый Фискал (шир. 60°28' N, долг. 28°09' O) установлен на южной оконечности острова Малый Рыбак. Вид знака: четырехгранная металлическая усеченная пирамида с красной обшивкой досками; верхняя часть этой пирамиды, обращенная к морю, обшита белыми досками; верхняя часть этой пирамиды на 1/3 высоты красная нижняя часть белая. Высота знака 13,5 м; высота огня 17,4 м.

- Остров Рондо расположен на южной стороне фарватера, в 7 милях к ONO от скалы Халли. Остров безветок и порос лесом.
- Светящий знак Рунти (шир. 60°27' N, долг. 28°21' O) установлен на северной оконечности острова Рондо. Вид знака: красная ажурная четырехгранная металлическая усеченная пирамида с площадкой наверху.



Светящий знак Малый Фискал

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ

Верхняя часть пирамиды, обращенная в сторону моря, обшита досками и окрашена в белый цвет. Высота знака 6 м; высота огня 8,6 м.

Створ светящего знака Рунти со светящим знаком Альватинием (см. ниже) ведет по фарватеру от скалы Халли до острова Рондо; направление створа 253°—73°.

Банка Вейтсиматала с наименьшей глубиной 3,7 м находится в 1 миле южнее фарватера и в 2 милях к SW от южной оконечности острова Рондо.

Банка Руониматала с глубиной 4 м лежит севернее фарватера, в 1,9 мили к W от острова Рондо. Банка ограждается вехой.

Банка Усиматала с наименьшей глубиной 2,4 м расположена на западной стороне фарватера, в 2 милях к WNW от острова Рондо. Банка ограждается вехой.

Банка Куатиматала с глубиной 3,4 м лежит на западной стороне фарватера, в 2,7 мили к NW от острова Рондо; южная оконечность банки, называемая банкой Илмату, имеет глубину 1,7 м и ограждается вехой.

Банка Гангут с глубиной 6 м находится в 2,2 мили к NNO от острова Рондо. Банка представляет собой подводную скалу и ограждается крестообразной вехой.

Банка Ситта-Хатту с глубиной 3,8 м расположена на восточной стороне фарватера, в 4 милях к N от острова Рондо. На этой обширной, вытянутой по меридиональному направлению банке лежит подводная скала. Банка ограждена вежами.



Светящий знак Крессерорт



Светящий знак Альватинием

Светящий знак Крессерорт (шир. 60°30' N, долг. 28°16' O) установлен на камнях, в 3,7 мили к NW от острова Рондо. Вид знака: белая восьмигранная фонарная будка на белой бетонной башне с черной горизонтальной полосой по середине. Высота знака 15,2 м; высота огня 14 м.

Светящий знак Альватинием (шир. 60°28' N, долг. 28°26' O) установлен на мысе Вепревский, являющийся северной оконечностью острова Северный Березовый. Вид знака: четырехгранная металлическая пирамида с площадкой, обшита досками; с северной и западной сторон пирамиды окрашена в белый цвет. Высота знака 16,3 м; высота огня 19 м.

Банка Ливаматала с глубиной 3 м расположена на юго-восточной стороне фарватера, в 4 кбт. к NNW от светящего знака Альватинием. В 2 кбт. к NNW от банки Ливаматала лежит банка с глубиной 2 м, ограждаемая вехой.

Банка Похьякки с глубиной 2 м находится в 2,3 мили к NNO от светящего знака Альватинием. Банка вытянута на 7 кбт в северном направлении. Юго-западная оконечность банки ограждается вехой.

Банка Похьяккиенкари с глубиной 2,7 м лежит в 3,3 мили к N от светящего знака Альватинием. Банка ограждается вехой.

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Банка Ялкаматала с глубиной 5,4 м расположена в 3,9 мили на 345° от светящегося знака Альватиниеми. Банка ограждается вехой.

Мыс Островной (шир. 60°33' N, долг. 28°27' O) является северной оконечностью полуострова Килерорт и южным входным мысом Выборгского залива.

Наставление для плавания от Лавенсарских банок до Транзундского рейда. Придя в точку, определяемую пеленгом 299° на маяк Сомерс и пеленгом 34° на маяк Нерва, надлежит лечь на курс 0° и следовать им до пеленга 95° на маяк Нерва. Придя на этот пеленг, надо повернуть вправо и идти курсом 39° до створа светящегося знака Руонти со светящимся знаком Альватиниеми (направление створа 253°—73°); а затем лечь на этот створ. Придя на пеленг 326°5 светящегося знака Крюссерорт, нужно повернуть влево и лечь на курс 52° с расчетом выйти в точку, находящуюся в 4 кбт. на курс 350° от светящегося знака Руонти. Отсюда следует лечь на курс 6° и идти им до тех пор, пока светящийся знак Крюссерорт не придет на пеленг 237°. Затем нужно повернуть на курс 22° и выйти в точку, лежащую перед входом на Транзундский рейд, в 5,2 кбт. на 275°5 от светящегося знака Куиникансари (см. ниже).

Наставление для входа в Выборгский залив дано на стр. 98.

ТРАНЗУНДСКИЙ РЕЙД расположен между входом в Выборгский залив и портовым пунктом Высоцк. С запада он ограничен островами Вихревой, Маячный, Игривый и Кормовой, лежащими у входа в Выборгский залив, с севера — островом Новик (шир. 60°38' N, долг. 28°29' O); а с востока — островами Крепыш и Высоцкий. Южной границей Транзундского рейда считается параллель 60°34' сев. шир.

Часть Транзундского рейда, расположенная к северу от линии, соединяющей банки Кескимата (шир. 60°36' N, долг. 28°29' O) и Сювяматала (шир. 60°36' N, долг. 28°31' O), называется Малым Транзундским рейдом; глубины на нем 12—15 м. К югу от этой линии находится Большой Транзундский рейд глубины на нем 10—20 м.

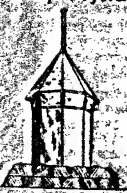
Транзундский рейд закрыт со всех сторон берегом материка и островами и является хорошей якорной стоянкой для судов. Из-за большой протяженности рейда по меридиану южные ветры могут развести на нем значительное волнение.

Остров Вихревой лежит на южной стороне входа в Выборгский залив, в 5 кбт. к N от мыса Островной. Остров довольно высокий и покрыт густым лесом. В северной части острова имеется несколько жилищ домов, а в южной части приметная просека.

Светящийся знак Тулпурансари (шир. 60°34' N, долг. 28°27' O) установлен на юго-восточной оконечности острова Вихревой. Вид знака: белая металлическая восьмигранная будка на бетонном фундаменте. Высота знака 3 м; высота огня 5 м.

Остров Маячный расположен на южной стороне входа в Выборгский залив непосредственно к северу от острова Вихревой. Остров высокий, сужен на граничных породах и покрыт лесом. Северная оконечность острова крутая, поросла кустарником и хорошо приметна с моря.

Светящийся знак Куиникансари (шир. 60°34' N, долг. 28°26' O) установлен на северной оконечности острова Маячный. Вид знака: белая восьмигранная бетонная башня с красной восьмигранной фонарной будкой. Высота знака 13 м; высота огня 18,5 м.



Светящийся знак Тулпурансари

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ 97

Банка Таранцева с глубиной 6,6 м находится на северной стороне фарватера, в 1,2 мили к NW от светящегося знака Куиникансари. Банка ограждается вехой.

Банка Куиникансари с глубиной 8,2 м лежит в 4,5 кбт. к NO от светящегося знака Куиникансари. Банка ограждается крестовой вехой.

Банка Саркимата с глубиной 1,5 м находится с южной стороны входа в Выборгский залив, в 9 кбт. к OSO от светящегося знака Куиникансари. Банка ограждается вехой.

Остров Игривый расположен на северной стороне входа в Выборгский залив, в 1,2 мили к NO от острова Маячного. Остров низкий и покрыт густым лесом. Юго-восточной оконечностью острова является мыс Тейкариниеми.

Риф выступает к SO от мыса Тейкариниеми и ограждается вехой.

Банка. На Транзундском рейде лежит несколько опасных банок.

Банка Селькяматала с глубиной 8,8 м расположена в южной части Транзундского рейда, в 8 кбт. к SO от мыса Тейкариниеми.

Банка Хяркякари лежит в южной части Транзундского рейда, в 1,4 мили к O от мыса Тейкариниеми. На банке находится подводный камень; глубина над ним 1,3 м.

Банка с глубиной 9 м расположена в 2 кбт. к NNW от банки Хяркякари. Банка ограждается вехой.

Банка с глубиной 7,2 м лежит в 8,5 кбт. к NO от мыса Тейкариниеми. Банка Ялкаматала с глубиной 4 м находится в 1,6 мил. к NO от мыса Тейкариниеми, в восточной части Транзундского рейда с южной стороны фарватера, ведущего к портовому пункту Высоцк.

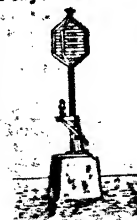
Банка Сювяматала с глубиной 6,4 м лежит на северной стороне фарватера, в 1 кбт. к N от банки Ялкаматала. Банка ограждается вехой.

В 4 кбт. к SW от банки Сювяматала расположена банка с глубиной 9,4 м.

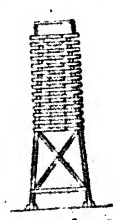
Банка Кескимата с глубиной 6,4 м лежит в северной части Транзундского рейда, в 1,4 мили к NNO от мыса Тейкариниеми. Банка ограждается вехой. В 4 кбт. восточнее банки Кескимата находится банка с глубиной 6,4 м; положение банки сомнительно.

Створ светящихся знаков Халликиви и Кариниеми ведет по Транзундскому рейду от мыса Тейкариниеми до створа светящихся знаков Уранпортти Южный и Тапота; направление створа 223°3—43°3.

Светящийся знак Халликиви (шир. 60°36' N, долг. 28°31' O) установлен на камне банки Халликиви, лежащей на восточной стороне Транзундского рейда. Вид знака: белый металлический столб на белой бетонной тумбе. На вершине столба укреплена топольная фигура в виде двух белых шестиугольных щитов, пересекающихся под прямым углом. Высота знака 1,7 м; высота огня 3,8 м.



Светящийся знак Халликиви



Светящийся знак Кариниеми

Светящийся знак Кариниеми (шир. 60°36' N, долг. 28°32' O) установлен на юго-западной оконечности острова Крепыш. Вид знака: четырех-

98

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

гранная усеченная деревянная пирамида с прямоугольным белым щитом с красной вертикальной полосой посредине. Высота знака 10 м; высота огня 12,8 м.

Наставление для входа на Транзундский рейд. При входе в Выборгский залив следует остерегаться банки Куиникансари с глубиной 8,2 м (стр. 97). Банку эту можно обходить как с севера, так и с юга. При следовании в залив севернее банки Куиникансари надо, находясь в 5,2 кбт на 275° 5 от ссыщенного знака Куиникансари, лечь на курс 72° и идти им 1 милю. Пройдя траверз крестовой вехи банки Куиникансари, а ночью войдя в красный сектор огня светящегося знака Куиникансари, следует повернуть вправо, лечь на курс 83° 5 и следовать им 1,2 мили до створа светящихся знаков Халликиви и Карниема.

Чтобы оставить банку Куиникансари к Н, надо от начальной точки фарватера пройти 5 кбт. курсом 72°, затем на траверзе светящегося знака Куиникансари лечь на курс 90° и идти им 7,5 кбт. до тех пор, пока пеленг на светящийся знак Куиникансари не станет равным 252°. Приведя светящийся знак Куиникансари по корме, надо идти в секторе его белого огня курсом 72° до выхода на створ светящихся знаков Халликиви и Карниема, который ведет по Транзундскому рейду до створа светящихся знаков Уранпортти Южный и Тапола. При следовании этим курсом нужно остерегаться рифа у мыса Тейкарниема, ограждаемого вехой.

Наставление для входа в порт Выход дано на стр. 100.

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОК расположен в 4,5 мили к NO от входа в Выборгский залив. Он является аванпортом порта Выборг. Здесь разгружаются и догружаются суда, осадка которых с полным грузом не позволяет пройти в порт Выборг. Порт Выход хорошо защищен от всех ветров. С востока и юга акватория портового пункта ограничена островом Высокий, а с запада и северо-запада островами Крепыш, Передовик и Малый Высокий. С юго-западной стороны у входа в портовой пункт от островов Крепыш и Высокий навстречу друг другу выведены два мола, образующие ворота. Акватория портового пункта состоит из Внутреннего Высоцкого рейда и узкого пролива между островами Высокий и Малый Высокий; Внутренний Высоцкий рейд тянется к Н от ворот портового пункта до входа в пролив. На Внутреннем Высоцком рейде имеется большое количество швартовых свайных кустов, глубины у которых 3,3—5,2 м.

Течения. В воротах портового пункта Высоцк и в проливе между островами Высокий и Малый Высокий наблюдаются течения, достигающие иногда значительной скорости.

Снабжение водой и топливом в портовом пункте Высоцк не производится.

Причалные сооружения. На восточной стороне Внутреннего Высоцкого рейда и пролива между островами Высокий и Малый Высокий у берега острова Высокий оборудовано много причальных сооружений. Перед входом в пролив от берега острова Высокий выведены четыре пирса. У оконечностей двух южных пирсов глубины 4,5—5 м, а у их основного севернее южных пирсов, глубины 3,2—4 м. Глубина у оконечности четвертого, самого северного пирса 3 м. Севернее четвертого пирса в расстоянии около 150 м от него находится пирс элеватора, к которому могут подходить суда с осадкой до 7,3 м. С севера от пирса элеватора имеется ряд пирсов; глубины у их оконечностей колеблются от 2,2 до 4,5 м. За этими пирсами к северу расположены пассажирский причал для судов с осадкой до 3,5 м и причал, глубина у которого 4,4 м.

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ

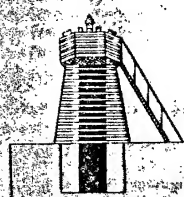
Бухта Большая Пихтовая вдается в берег острова Высокий южнее Внутреннего Высоцкого рейда. Бухта мелководна. Посредине бухты лежит гряда подводных камней, осыхающая в малую воду.

Пристань находится у западного берега бухты Большая Пихтовая в 4 кбт. к SSO от входных ворот портового пункта Высоцк. Глубины у пристани 1,5—2,5 м.

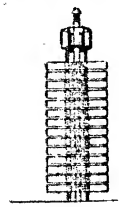
Фарватер от Транзундского рейда до портового пункта Высоцк имеет глубину 7,3 м. В северной части узкого пролива между островами Высокий и Малый Высокий глубина на фарватере уменьшается с 7,3 до 6,1 м. Фарватер оборудован створами светящихся знаков и огражден вехами.

Створ светящихся знаков Уранпортти Южный и Тапола ведет с Транзундского рейда по узкому проходу между банками, лежащими юго-западнее входа в портовой пункт Высоцк; направление створа 245° 65'.

Светящийся знак Уранпортти Южный (шир. 60° 36' 6" N, долг. 28° 33' 2" O) установлен на оконечности южного мола с южной стороны входа в портовой пункт Высоцк. Вид знака: четырехгранная усеченная деревянная пирамида с площадкой наверху, грань со стороны



Светящийся знак Уранпортти Южный



Светящийся знак Тапола



Светящийся знак Уранпортти Северный

створа обшита досками и окрашена в белый цвет с черной вертикальной полосой посредине. Высота знака 4 м; высота огня 6,5 м.

Светящийся знак Тапола (шир. 60° 37' 0" N, долг. 28° 34' 5" O) установлен к югу от города Высоцк. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на перелесной грани четырехгранной пирамиды с площадкой наверху. Высота знака 9,1 м; высота огня 17,8 м.



Передний створ светящихся знаков Равансари Южный



Задний створ светящихся знаков Равансари Южный

Светящийся знак Уранпортти Северный (шир. 60° 36' 7" N, долг. 28° 33' 1" O) установлен на оконечности северного мола с северной стороны входа в портовой пункт Высоцк. Вид знака: деревянная четырехгранная усеченная пирамида с площадкой наверху. Высота знака 4,2 м; высота огня 6,7 м.

Створ светящихся знаков Равансари Южные ведет по Внутреннему Высоцкому рейду от входных ворот до траверза светящихся знаков. Пеленг; направление створа 187° 3—7° 3.

Передний знак (шир. 60° 37' 6" N, долг. 28° 33' 5" O) установлен на кусте свай в 120 м к S от южного берега острова Малый Высокий и

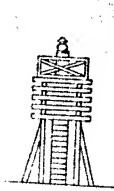
100

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

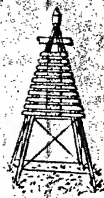
Вид знака: белая четырехгранная будка, установленная на кусте свай. Высота знака 4,1 м; высота огня 4,3 м.

Задний знак установлен в 200 м от переднего на южной оконечности острова Малый Высоцкий. Вид знака: деревянный щит, укрепленный на столбах; на щите накрашен белый треугольник вершиной вниз. Высота знака 7,9 м; высота огня 8,3 м.

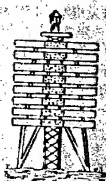
Светящийся знак Пинкелли (шир. $60^{\circ}37'4''$ N, долг. $28^{\circ}33'5''$ O) установлен на оконечности самого северного пирса, выступающего от острова Высоцкий перед входом в пролив между островами Высоцкий и Малый Высоцкий. Вид знака: белый деревянный щит, прикрепленный к белым столбам. Огонь светящего знака погашен.



Светящийся знак Пинкелли



Передний створ светящихся знаков Хумаллахти



Задний створ светящихся знаков Хумаллахти

Скала с глубиной 4 м находится вблизи пирса, на которой установлен светящийся знак Пинкелли.

Створ светящихся знаков Хумаллахти ведет по проливу между островами Высоцкий и Малый Высоцкий; направление створа $205^{\circ}-25^{\circ}$.

Передний знак (шир. $60^{\circ}39' N$, долг. $28^{\circ}35' O$) установлен на северо-восточной части острова Малый Высоцкий. Вид знака: белый трапециевидный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на четырехгранной пирамиде, с площадкой наверху. Высота знака 7,5 м; высота огня 8 м.

Задний знак установлен в 140 м от переднего. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на четырехгранной ажурной металлической ферме, с площадкой наверху. Высота знака 4,7 м; высота огня 11 м.

Выдержки из «Обязательного постановления», регламентирующего режим плавания в портовом пункте Высоцк, см. на стр. 105.

Наставление для входа в портовый пункт Высоцк. При следовании к портовому пункту Высоцк с Транзундского рейда надо лечь на створ светящихся знаков Уранпортти Южный и Тапола (направление створа $245^{\circ}-65^{\circ}$). Этот створ ведет к воротам портового пункта Высоцк сначала между банками Ялкаматаля и Сюяматаля, а затем по узкому, ограждаемому вежами каналу между отмелью острова Высоцкий и банкой Халла-сторны опасностей. Не доходя 3 кбт до входных ворот портового пункта Высоцк, надо уклониться немного влево и курсом 63° лечь на середину входных ворот. При входе ночью рекомендуется осветить оконечности мотов прожектором.

Войдя в ворота, надо, постепенно сходясь влево, пройти между восточной и западной вежами, выставляемыми к NO от ворот портового пункта Высоцк (западная вежа ограждает отмель с глубиной 2,8 м).

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ 101

а придя на створ светящихся знаков Равансарри Южные, следовать по нему курсом $7^{\circ}3'$ через Внутренний Высоцкий рейд. Ночью от входных ворот до створа светящихся знаков Равансарри Южные следуют в белом секторе светящего знака Уранпортти Южный.

Дойдя до траверза светящего знака Пинкелли, надо повернуть вправо в узкий пролив между островами Высоцкий и Малый Высоцкий и идти по этому проливу курсом 25° , держа на створ светящихся знаков Хумаллахти.

Предупреждение. Вследствие узости фарватера запрещается при следовании по нему уклоняться от его оси в ту или другую сторону более чем на 20 м.

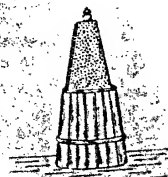
ФАРВАТЕР ОТ ПОРТОВОГО ПУНКТА ВЫСОЦК ДО ПОРТА ВЫБОРГ начинается в узком проливе между островами Высоцкий и Малый Высоцкий и имеет глубину 6,1 м. Фарватер огражден вежами и на всем протяжении обеспечен створами светящихся знаков.

Створ светящихся знаков Равансарри Северные ведет от пролива между островами Высоцкий и Малый Высоцкий на плес, расположенный к NO от острова Высоцкий; направление створа $75^{\circ}-255^{\circ}$.

Передний знак (шир. $60^{\circ}38' N$, долг. $28^{\circ}34' O$) установлен на пирсе в средней части восточного берега острова Малый Высоцкий. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на деревянном столбе, с площадкой наверху. Высота знака 8,4 м; высота огня 9,5 м.

Задний знак установлен в 145 м от переднего. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на красной четырехгранной металлической ферме, с площадкой наверху. Высота знака 8,8 м; высота огня 12,8 м.

Светящийся знак Итияпалу (шир. $60^{\circ}38'5'' N$, долг. $28^{\circ}35'2'' O$) установлен на северной стороне фарватера, в 2 кбт к O от острова Малый Высоцкий. Вид знака: красная деревянная четырехгранная усеченная пирамида, установленная на кусте свай. Высота знака 4,3 м; высота огня 4,5 м.



Светящийся знак Итияпалу



Передний створ светящихся знаков Паттерри



Задний створ светящихся знаков Паттерри

Створ светящихся знаков Паттерри ведет от светящего знака Итияпалу по плесу, который находится к NO от острова Высоцкий; направление створа $42^{\circ}-222^{\circ}$.

Передний знак (шир. $60^{\circ}38'1'' N$, долг. $28^{\circ}34'7'' O$) установлен на северо-восточной оконечности острова Высоцкий. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на двух красных столбах. Высота знака 6,6 м; высота огня 8,6 м.

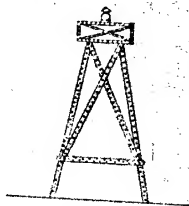
1/2

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Задний знак установлен в 230 м от переднего. Вид знака: белый трапециевидный щит с красной вертикальной полосой посередине, укрепленный на красной деревянной четырехгранной усеченной пирамиде. Высота знака 10,3 м; высота огня 16 м.

Створ светящихся знаков Кильписари так же, как и створ светящихся знаков Паттери, ведет по плесу, расположенному к NO от острова Высоцкий; направление створа $224^{\circ}-44^{\circ}$, $223^{\circ}4'-44^{\circ}4'$.

Передний знак (шир. $60^{\circ}41'4''$ N, долг. $28^{\circ}41'0''$ O) установлен на камне у южной оконечности острова Малый Шит. Вид знака: красная четырехгранная деревянная ажурная пирамида с площадкой наверху. Высота знака 4,7 м; высота огня 6,5 м.



Передний



Задний

Створ светящихся знаков Кильписари

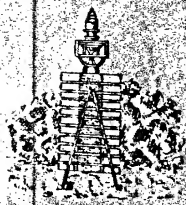
Задний знак установлен на острове Малый Шит. Вид знака: красная четырехгранная, обшитая досками пирамида с площадкой наверху. Высота знака 3,8 м; высота огня 9,2 м.

Знак Сур-Кильписари (шир. $60^{\circ}41'5''$ N, долг. $28^{\circ}41'0''$ O) установлен на возвышенности острова Малый Шит. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посередине. Высота знака 6,7 м.

Створ этого знака с башней Выборгской крепости (шир. $60^{\circ}43'0''$ N, долг. $28^{\circ}44'0''$ O) имеет направление $223^{\circ}-42^{\circ}$ и является обратным створом светящихся знаков Паттери.



Светящийся знак Леппалуото



Светящийся знак Купосенсари

Створ светящихся знаков Леппалуото и Купосенсари ведет по фарватеру от створа светящихся знаков Кильписари до створа светящихся знаков Пикарлуото Южный и Марианкиви; направление створа $242^{\circ}-62^{\circ}$, $241^{\circ}-61^{\circ}$.

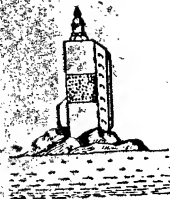
Светящийся знак Леппалуото (шир. $60^{\circ}41'0''$ N, долг. $28^{\circ}41'0''$ O) установлен на острове Указательный. Вид знака: белая круглая металлическая фонарная будка на белом бетонном основании в виде табулета.

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ 103

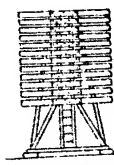
с накрашенной на нем красной вертикальной полосой. Высота знака 5 м; высота огня 5,5 м.

Светящийся знак Купосенсари (шир. $60^{\circ}41'3''$ N, долг. $28^{\circ}42'6''$ O) установлен на юго-западной стороне острова Маячный. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посередине, прикрепленный к бетонному столбу с площадкой наверху. Высота знака 7 м; высота огня 8,4 м.

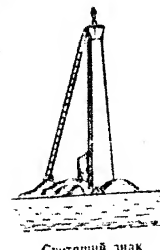
Светящийся знак Секунданкиви (шир. $60^{\circ}41'1''$ N, долг. $28^{\circ}41'4''$ O) установлен на надводном камне Секунданкиви, расположенном на восточной стороне фарватера, в 1 кбт. к NW от островка Указательный. Вид знака: белая прямоугольная бетонная колонна с красной горизонтальной полосой посередине. Высота знака 3,1 м; высота огня 3,4 м.



Светящийся знак Секунданкиви



Светящийся знак Пикарлуото Южный



Светящийся знак Марианкиви

Створ светящегося знака Пикарлуото Южный со светящимся знаком Марианкиви и башней Выборгской крепости ведет по короткому участку фарватера от створа светящихся знаков Леппалуото и Купосенсари до светящегося знака Секунданкиви; направление створа $218^{\circ}5'-33^{\circ}5'$, $218^{\circ}5'-33^{\circ}5'$.

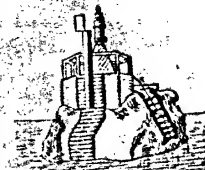
Светящийся знак Пикарлуото Южный (шир. $60^{\circ}41'4''$ N, долг. $28^{\circ}41'8''$ O) установлен на островке Пикарлуото. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посередине, укрепленный на четырехгранной усеченной деревянной пирамиде. Высота знака 4 м; высота огня 5 м.

Светящийся знак Марианкиви (шир. $60^{\circ}41'9''$ N, долг. $28^{\circ}42'5''$ O) установлен на надводных камнях Марианкиви, в 6 кбт. от светящегося знака Пикарлуото Южный. Вид знака: белая железобетонная колонна. Высота знака 6,8 м; высота огня 8,7 м.

Башня Выборгской крепости (шир. $60^{\circ}43'0''$ N, долг. $28^{\circ}44'0''$ O) стоит к северо-западу от города Выборг. Башня серая, железобетонная, с красно-коричневой куполообразной крышей и флажком.

Створ светящегося знака Купосенкиви со светящимся знаком Выборг Южный ведет по короткому колену фарватера от светящегося знака Секунданкиви до створа светящегося знака Эммянкиви со светящимся знаком Выборг Северный; направление створа $230^{\circ}-50^{\circ}$, $231^{\circ}-51^{\circ}$.

Светящийся знак Купосенкиви (шир. $60^{\circ}41'6''$ N, долг. $28^{\circ}42'5''$ O) установлен на надводном камне Купосенкиви, в 0,8 кбт. от острова Маячный.



Светящийся знак Купосенкиви

104

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Вид знака: фонарь на белом бетонном основании с красной вертикальной полосой на передней грани; передняя часть камня под знаком белая, с красной вертикальной полосой. Высота знака 4 м; высота огня 4 м.

Светящийся знак Выборг Южный (шир. 60°42'3 N, долг. 28°44'3 O) установлен на набережной порта Выборг. Вид знака: красная четырехгранная деревянная ажурная пирамида с площадкой.

В светлое время суток задним знаком створа может служить белая башня самого высокого здания на набережной порта Выборг.

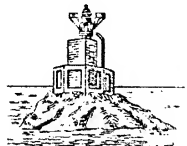
Створ светящегося знака Эммянкиви со светящимся знаком Выборг. Северный ведет от створа светящегося знака Купосенкиви со светящимся знаком Выборг Южный западное кадия Ку-посенкиви, направление створа 219°—39°.

Светящийся знак Эммянкиви (шир. 60°42'0 N, долг. 28°43'1 O) установлен на надводном камне Эммянкиви. Вид знака: белая железобетонная прямоугольная тумба, установленная на белом бетонном основании. Высота знака 3,5 м; высота огня 3,5 м.

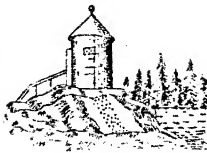
Светящийся знак Выборг Северный (шир. 60°42'6 N, долг. 28°44'1 O) установлен на набережной порта Выборг, в 3 кбт. к NW от светящегося знака Выборг Южный. Вид знака: красная деревянная усеченная пирамида с белым трапециевидным щитом. Высота знака 5 м; высота огня 18,7 м.

Днем задним знаком створа может служить западный (левый с моря) конек красной черепичной крыши высокого одноэтажного белого здания, хорошо выделяющегося среди городских построек.

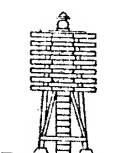
Створ светящихся знаков Пикарлуото Северный и Писен-Кильписари ведет от створа светящегося знака Эммянкиви со светящимся знаком Выборг. Северный ведет от створа светящихся знаков Выборг; направление створа 62°—242°.



Светящийся знак Эммянкиви



Светящийся знак Пикарлуото Северный



Светящийся знак Писен-Кильписари



Светящийся знак Эммянкиви

Светящийся знак Пикарлуото Северный (шир. 60°41'5 N, долг. 28°41'3 O) установлен на острове Пикарлуото, в 0,4 кбт. к N от светящегося знака Пикарлуото Южный. Вид знака: круглая металлическая будка на бетонном основании, окрашенная с восточной стороны в белый цвет, а с западной в красный. Под будкой на скале накрашен белый прямоугольник с красной вертикальной полосой посредине. Высота знака 3,2 м; высота огня 4 м.

Светящийся знак Писен-Кильписари (шир. 60°41'3 N, долг. 28°41'3 O) установлен на острове Задний. Вид знака: белый прямоугольный щит с красной вертикальной полосой посредине, укрепленный на четырехгран-

портовый пункт Высоцк и порт Выборг и подходы к ним 105
ной усеченной пирамиде. Фонарь установлен над щитом. Высота знака 5 м; высота огня 8,2 м.

Светящийся знак Эммянпалу (шир. 60°41'8 N, долг. 28°43'1 O) установлен в 4 кбт. к NO от острова Маячный. Вид знака: куст сней, окрашенный в верхней части в белый цвет, а в нижней в красный. Высота знака 3,3 м; высота огня 3,2 м.

Створ светящихся знаков Выборг ведет к набережной порта Выборг, направление створа 206°—26°.

Передний знак (шир. 60°42'6 N, долг. 28°44'0 O) установлен на набережной порта Выборг. Вид знака: железный фонарный столб с белым ромбовидным щитом в верхней части. Высота знака 7,6 м; высота огня 9 м.

Задний знак установлен в 110 м от переднего. Вид знака: железный фонарный столб с белым ромбовидным щитом в верхней части. Высота знака 7,6 м; высота огня 14 м.

Днем этот створ виден плохо, поэтому рекомендуется использовать створ первого слева ряда окон белого трехэтажного дома с хорошо приметной башенкой на крыше высокого серого дома.

ПОРТ ВЫБОРГ находится в вершине Выборгского залива, в 6,5 миль к северо-востоку от портового пункта Высоцк. Порт располагается двумя гаванями: Южной и Северной.

Погрузочно-разгрузочные работы в порту механизированы, есть буксиры. Здесь можно принять уголь, воду и продовольствие, произвести небольшой ремонт и дезинфекцию судна и получить медицинскую помощь.

Лоцмана, Лоцманская проводка в порт Выборг, обязательна. Судя, прибывающие с моря, ожидают лоцмана у острова Рондэ (шир. 60°28'0 N, долг. 28°21'5 O).

Таможня находится вблизи здания Управления порта. Карантин, Санитарное обслуживание судов производится санитарно-эпидемиологической станцией карантинной службы порта. Судя, идущие из-за границы, принимаются представителями этой станции на Транзудском рейде.

Южная гавань находится на западной стороне полуострова, на котором расположен город Выборг. Вдоль восточного берега гавани тянется набережная порта Выборг, состоящая из нескольких причалов. Глубины вдоль причалов колеблются от 4,5 до 10,8 м.

Северная гавань находится непосредственно к N от Южной гавани в бухте Салакка-Тахти. Глубины в гавани 2—4 м. Вдоль набережной, расположенной на южной стороне гавани, имеются причалы с глубинами около них от 2,3 до 3,5 м. В восточной части гавани имеются три пирса, выведенные от берега в северо-западном направлении. Глубины у оконечности пирсов 3,5 м.

Видеала на «Обязательном постановлении на Выборгском морскому торговому порту».

Решая плавание в порт Выборг и портовый пункт Высоцк, регламентируется «Обязательным постановлением на Выборгском морскому торговому порту» и «Обязательным постановлением на Выборгском морскому торговому порту».

FOR OFFICIAL USE ONLY

106

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

2. В порт Выборг допускаются суда, имеющие осадку не свыше 6,1 м, при нормальном уровне воды. В порт Висок допускаются суда с осадкой не свыше 7,3 м.
7. Лошманская проводка в порт для торговых судов обязательна. Плавания по Лошману допускается только с особого разрешения капитана порта.
8. Все суда, принявшие лошман, должны нести днем на фок-мачте флаг «Х» (ХВ) по Международному своду сигналов, а с наступлением темноты зеленый огонь над белым габаритным огнем.
9. Для безопасности расхождения в узкостях и на фарватерах суда, имеющие осадку около предела, обязаны в дополнение к установленным ходовым огням поднимать днем черный шар на видном месте, а ночью выше переднего тонового огня красный огонь, видимый по всему горизонту.
10. До оформления прихода судна портовыми властями сообщение судна с берегом или с другими судами воспрещается.
11. Суда, входящие в порт или выходящие из порта, обязаны идти умеренным ходом, строго соблюдая Правила для предупреждения столкновений судов в море.
14. Если на прибывающих судах имеются огнеопасные или взрывчатые грузы, капитаны судов обязаны заблаговременно поставить об этом в известность капитана порта и исполнить указание о месте стоянки у причала или на рейде. Во время пребывания в порту указанные выше суда должны нести установленные сигналы.
15. Место постановки судна у причала (нос — корма) должно показываться днем красными флагами, а ночью красными огнями.
17. Подход судов к причалам или к другим судам на акватории порта без разрешения портовых властей категорически воспрещается.
19. Всем судам категорически воспрещается производить фотосъемку, зарисовку местности, а также промер глубин на всей акватории порта и по фарватерам, ведущим в порт.
20. Все без исключения суда, находящиеся в движении на акватории порта, обязаны по требованию портового надзора и контрольно-пропускного пункта немедленно остановиться или уменьшить ход либо принять шлюпку или катер.
21. Суда, пересекающие фарватер Выборг — Висок, должны следовать таким курсом, чтобы не мешать движению судов, идущих этим фарватером, так как последние не могут изменить своего направления. Ответственность за всякое возможное последствие при этом столкновении всецело несет судно, пересекающее фарватер.
23. Капитаны судов, прибывшие в порт с осадкой, превышающей грузовой марку, предусмотренную для данного плавания в данном году, подвергаются штрафу.
32. При приходе судна в Выборгский морской торговый порт или портовый пункт Висок установленная или имеющаяся на судне аппаратура приема-передающих радиостанций, включая шлюпочные радиопередающие, опечатывается на все время пребывания судна в порту. Кроме того, отдельными пломбами опечатываются антенны радиостанций, закрепленные в положении, заземляющим антенну. Капитан судна несет ответственность, если с приходом судна в порт какой-либо приемно-передающей радиоаппарат или радиолокационная установка не будут опечатаны представителями порта.
36. По акватории порта Выборг и портового пункта Висок допускаются плавания судов с осадкой, остающейся под килем 0,3 м при нормальном уровне воды.
38. Все суда, плавающие в портовых водах, обязаны соблюдать с максимальной осторожностью и самым малым ходом, обеспечивающим только управляемость судна, не создавать волнения и соблюдать особую осторожность при проходе мимо пристаней пассажирского перевоза, стоящих у причалов судов, плавучих кранов и мест производства водозаборных, буровых и промысловых работ.
39. Во время движения в портовых водах суда обязаны иметь стояние якоря, готовый к отдаче или держать их сдвинутыми до воды.
40. Во время движения в портовых водах всем судам категорически воспрещается иметь якоря, висящими в воде и тащить якоря по грунту. Отдавать якоря на фарватере по всей его длине, от Висока до Выборга, также воспрещается.

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВИСОК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ ПОТ

41. При движении судов в одном направлении идущее судно обязано держаться от кормы вперед идущего судна на расстоянии, исключающем возможность столкновения. Обгонять вперед идущее судно на фарватере Висок — Выборг, на реке и на других фарватерах воспрещается.
42. Движение судов по фарватеру от портового пункта Висок до порта Выборг допускается только в одном направлении.
43. На подходе к поворотам для предупреждения о маневре разворачивание и суда обязаны давать один длинный гудок.
44. Суда, вынужденные остановиться вследствие тумана, темноты или по каким-либо иным причинам, должны стать на якорь в стороне от фарватера, придерживаясь его правой стороны. В отношении сигналов суда руководствуются Международными правилами для предупреждения столкновений судов в море.
45. О всех происшествиях с судами в районе лошманской проводки (показка на грунт, столкновение с другими судами, повреждение судном какого-либо навигационного ограждения или обнаружение им какой-либо неисправности обстановки пути и др.), а также о непредвиденных остановках и задержках судов в районе Лошманской проводки капитан обязан любыми средствами немедленно уведомить капитана порта и дежурного диспетчера.
46. Воспрещается отдача якорей в местах тесноты проложенных кабелей, трубопроводов и в прочих местах, указанных особыми береговыми предупреждениями, указанными на навигационных знаках.
48. Все прибывающие в порт морские торговые суда устанавливаются в порту по указанию портового надзора. Место стоянки судна, номер причала и борт швартовки указываются диспетчером порта по предварительному согласованию с портовым надзором.
49. Перед подходом к причалу все выступающие за борт части судна должны быть убраны и закреплены в таком положении, чтобы они не могли повредить причал и находящиеся на нем устройства.
50. На одно судно не имеет права менять место стоянки или быть перевезенным без ведома портового надзора и при отсутствии на борту лошмана.
51. Спуск по течению и перемещение места стоянки посредством дрейфа воспрещается.
54. Суда обязаны швартоваться вполне прочными и надежными тросами только на специальные швартовые устройства и приспособления.
55. В местах ожидаемого навала судна на стеньгу с судна должны быть сброшены в достаточном количестве мягкие кранцы.
57. При передвижении судна килем и швартовки, переключенные с других судов, должны быть отдаваемы без ведома капитана того судна, которому причален швартов.
58. Судам, стоящим у причалов порта, работать килем категорически воспрещается.
60. Капитаны иностранных судов, которым было объявлено марсовый контроль по припуску пунктом о запрещении выхода на берег некоторых лиц, прибывших на их судах из-за границы, обязаны дать соответствующую посылку в международный пункт на берег.
70. Все суда, стоящие в порту и находящиеся в состоянии работы готовности, должны иметь в полной исправности все свои спасательные и противопожарные средства.
72. Во время штормовой погоды капитаны судов обязаны принимать все необходимые меры к обеспечению безопасной стоянки судна.
80. На судах, стоящих в порту и имеющих два гребных вала, должны быть установлены на фальшборте против каждого вала доска с надписью «Осторожно требов винта».
81. На всех судах выходные отверстия из корпуса для пара в воду и шлюзовые форсунки, системы, обрабатывающие и приемы, должны быть тщательно закрыты шлангами и досками или парусиной.

FOR OFFICIAL USE ONLY

- 108 НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ
52. Капитанам судов перед началом ремонта котлов (с исключением пара), брашпиль или главной машины обязаны подать письменное заявление капитану порта с указанием характера ремонта и срока его производства для получения разрешения и указания соответствующего места стоянки.
58. Всем судам, стоящим в порту в соответствии с фарватерами порта, категорически воспрещается выбрасывать с судов в воду и на причальные линии, а также на льда балласт, камни, землю, глину, отбросы, тару, консервные банки, бумажную макулатуру и т. д.; также категорически воспрещается выкачивать за борт воду с примесью нефти, масла и жира.
119. На акватории порта и на фарватерах разрешается буксировать одновременно только одно морское судно.
120. При буксировке судов в пределах акватории порта и по фарватерам устанавливаются следующие сигналы:
- а) один длинный гудок — буксирите прямо в заданном направлении (независимо от того, за нос или корму буксируемого судна закреплён буксирный трос);
 - б) два длинных гудка — остановите машину;
 - в) один длинный и один короткий гудок — уменьшите ход;
 - г) один короткий и один длинный гудок — увеличьте ход;
 - д) один длинный, один короткий и один длинный гудок — отдайте или примите буксир;
 - е) один короткий гудок — буксирите вправо;
 - ж) два коротких гудка — буксирите влево;
 - з) три коротких гудка — работайте полным ходом назад;
 - и) три длинных и один короткий гудок — вывоз буксир;
 - к) частые короткие гудки (не менее пяти) — немедленно остановите движение.
- Наставление для плавания от портового пункта Высоцк до порта Выборг. Днём. Следуя из портового пункта Высоцк в порт Выборг, нужно с Внутреннего Высоцкого рейда войти в пролив между островами Высоцкий и Малый Высоцкий и идти курсом 25° по створу светящихся знаков Хумаллахти.
- Придя на створ светящихся знаков Равансарри Северные, надо повернуть вправо, лечь на курс 75° и привести створ по корме. При повороте следует соблюдать осторожность, чтобы не занесло корму корабля на осушающийся камень, лежащий у острова Малый Высоцкий в 1,2 кбт. на 205° от переднего створного знака Хумаллахти. Не рекомендуется также приближаться к северному берегу острова Высоцкий, от которого отходит скалистая отмель, ограждаемая южной вехой.
- По створу светящихся знаков Равансарри Северные, надо следовать до светящего знака Итиялау, руководствуясь веховым ограждением.
- На этом курсе отклонение к Н. обшлю, так как в 40 м. от оси створа имеется глубина 1,8 м.
- На траверзе светящего знака Итиялау следует повернуть влево с расчётом пройти между этим светящим знаком и южной вехой, выставленной в 0,5 кбт. к SO от него, и лечь на створ знака Сур-Кильясари с башней Выборгской крепости и идти по нему курсом 42°, имея по корме створ светящихся знаков Пяттерри. Этим курсом следует пройти 2,5 миль. В конце этого курса справа, почти вплотную к фарватеру, подходит каменный риф, ограждаемый восточной вехой. У этой вехи нужно повернуть вправо и лечь на курс 62°, приведя прямо по носу створ светящихся знаков Леппялуото и Кулосенсари. Пройдя этим курсом заданную веку, выставленную у камней Конракалли, надо повернуть влево и курсом 33,5° идти по створу светящего знака Пикарлуото Южный со светящим знаком Марьянкки и башней Выборгской крепости. На этом створе светящийся знак Секунданкини остаётся справа.

ПОРТОВЫЙ ПУНКТ ВЫСОЦК И ПОРТ ВЫБОРГ И ПОДХОДЫ К НИМ 109

Немного не доходя до траверза светящего знака Секунданкини, надо между восточной и западной вехами, выставленными к NW от него, повернуть вправо и курсом 50° лечь на створ светящего знака Кулосенкини со светящим знаком Выборг Южный или с белой башней самого высокого здания, стоящего на набережной порта Выборг.

Подойдя к створу светящего знака Эмянккини со светящим знаком Выборг Северный или с западным (левым с моря) коньком красной черепичной крыши высокого одноэтажного белого здания, необходимо повернуть влево и лечь на этот створ курсом 39,2°. Пройдя курсом 39,2° около 4 кбт., следует повернуть вправо, лечь на курс 62° и привести по корме створ светящихся знаков Пикарлуото Северный и Пие-Кильясари. Этим курсом необходимо идти до траверза светящего знака Эмянккини. Пройдя траверз этого знака, надо повернуть влево и курсом 26° лечь на створ светящихся знаков Выборг, ведущих к набережной порта Выборг. Эти знаки днём видны плохо, поэтому рекомендуется первый слева ряд окон белого трехэтажного дома держать в старе. Хорошо приметной башенкой на крыше высокого серого дома (указанной в описании светящего знака Выборг Северный) является белый трехэтажный дом находится севернее белого дома с красной черепичной крышей, упомянутого при описании светящего знака Выборг Северный).

Ночью. Придя курсом 25° по створу светящихся знаков Хумаллахти в северную часть пролива между островами Высоцкий и Малый Высоцкий, надо повернуть вправо, лечь на курс 75° и привести створ светящихся знаков Равансарри Северные по корме. Этот поворот следует начинать как только судно войдет в белый сектор 248° - 253° огня светящего знака Итиялау: глким расчётом, чтобы оканчить его точно на старе светящихся знаков Равансарри Северные.

Курсом 75° идут сначала в белом секторе огня светящего знака Итиялау, а затем пересекают его узкий зелёный сектор, который выплывает белым. Пройдя траверз светящего знака Итиялау, надо повернуть влево и идти сначала курсом 42°, имея по корме створ светящихся знаков Пяттерри, а затем курсом 44° по створу светящихся знаков Кильясари.

Когда огонь светящихся знаков Леппялуото и Кулосенсари сойдётся, необходимо повернуть вправо и идти по этому створу курсом 62°, 35°. На этом курсе слева по носу будет виден огонь светящего знака Секунданкини. На створе светящихся знаков Пикарлуото Южный и Марьянккини следует повернуть влево и лечь на створ курсом 33,5°. На этом курсе справа по носу будет виден огонь светящего знака Секунданкини.

На траверзе светящего знака Секунданкини необходимо повернуть вправо и курсом 50° лечь на створ светящего знака Кулосенкини со светящим знаком Выборг Южный. Как только зелёный сектор 348° - 39° огня светящего знака Леппялуото сойдётся белым сектором 30° - 38°, следует повернуть влево и лечь курсом 39,2° на створ светящего знака Эмянккини со светящим знаком Выборг Северный и Пие-Кильясари. Приведя этот створ прямо по корме, надо курсом 62° следовать до траверза светящего знака Эмянккини, надлежит повернуть влево и лечь на створ светящихся знаков Выборг, по которому курсом 26° идти к набережной порта Выборг.

Глава 5 ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

Карты: 400, 403, 451

В настоящей главе описывается вершина Финского залива, расположенная к востоку от линии, соединяющей северную оконечность полуострова Каравалдай (шир. $59^{\circ}59'N$, долг. $29^{\circ}08'O$) с мысом Стирсудден (шир. $60^{\circ}11'N$, долг. $29^{\circ}01'O$). Восточная часть описываемого района, расположенная к югу от острова Котлин, называется Невской губой.

Северный и южный берега вершины Финского залива мало изрезаны; здесь нет вдающихся в берег бухт, которые могли бы служить укрытием для судов.

В вершину Невской губы впадает река Нева, образующая в своем устье обширную дельту. На берегах реки Невы и на островах ее дельты расположен город Ленинград. Южнее устья главного рукава, называемого рекой Большая Нева, находится Ленинградский морской торговый порт.

При плавании в вершине Финского залива хорошими ориентирами, помимо специально установленных средств навигационного оборудования, могут служить приметные возвышенности и отдельные строения в селениях и городах, расположенных на побережье.

Глубины в описываемом районе небольшие. В западной части района они не превышают 35 м, а к востоку постепенно уменьшаются. Особенно мелководна Невская губа, глубины в которой от острова Котлин до устья реки Невы постепенно уменьшаются от 6,4 до 2 м; берега ее окаймлены подводными и надводными камнями. В ней имеется много банок, затонувших судов, а также свалок грунта. Закрытые свалки не ограждаются, а действующие свалки ограждаются специальными ведами по кардинальной системе. Грунт в губе преимущественно мелкий песок, только в западной, наиболее глубоководной ее части встречается галька и крупный песок.

Через Невскую губу к Ленинградскому морскому торговому порту из Финского залива ведет углубленный Ленинградский морской канал.

Для входа в Невскую губу и выхода из нее в Финский залив служит Кронштадтский Корабельный фарватер. Плавание по фарватеру обеспечивается береговыми и плавучими средствами навигационного оборудования.

Ветры и штормы. В вершине Финского залива преобладают ветры юго-западной четверти горизонта.

В Невской губе зимой господствующими являются юго-западные и западные ветры, общая повторяемость которых составляет 70—75%. Летом здесь преобладают западные (21%) и северо-западные (18%) ветры, весной наиболее часты западные ветры (16—27%), а осенью юго-западные ветры (17—24%). В остальных районах летом преобладают западные

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

III

ветры, повторяемость которых составляет 18—18%, а осенью увеличивается повторяемость юго-западных ветров (17—24%), которые зимой становятся господствующими.

Сила ветра в течение года составляет в среднем 3 балла, несколько уменьшаясь весной и летом и увеличиваясь осенью и зимой.

Штормы наиболее часты весной и летом, когда повторяемость их достигает 30%. Штормы наблюдаются преимущественно зимой и осенью, когда повторяемость их колеблется около 10%, а повторяемость умеренных и свежих ветров (силой 4—6 баллов) достигает 40—45%. Штормы чаще всего связаны с южными и юго-западными ветрами, однако наблюдаются они также при северо-западных, северо-восточных и восточных ветрах. Продолжительность штормов редко превышает одни сутки.

Туманы. Число дней с туманом в отдельных районах колеблется от 25 до 70 за год. В Невской губе число дней с туманом составляет около 57 за год. Наибольшее число дней с туманом отмечается в период с сентября по апрель и колеблется оно от 5 до 8 за месяц. В этот период туманы бывают более густыми и продолжительными. Зимой туманы чаще всего возникают при восточных и северо-восточных ветрах, реже при северо-западных и северных ветрах. Летом они образуются при юго-западных и западных ветрах.

Колебания уровня. Основными причинами колебаний уровня являются приливные и сейсмические явления. Стояно-приоточные колебания уровня обычно внезапны, кратковременны и интенсивны. Повышения уровня вызываются ветрами западных направлений, а понижения ветрами восточных направлений. Величина стояно-приоточных колебаний уровня весной и летом редко превышает 0,5 м, а осенью и зимой достигает 1,2 м и более. Особенно сильные поземные воды наблюдаются в Невской губе, которые в отдельные годы достигают 2,5—3,5 м. В устье реки Невы наибольшие колебания уровня происходят во время юго-западных осенних штормов.

Сейсмические колебания уровня не превышают обычно 0,2—0,3 м и только в отдельных случаях достигают 1 м.

Течения. Адоль южного побережья описываемого района наблюдается обычно вихревое течение Финского залива, которое хорошо выражено при сильных западных ветрах. У северного побережья течение также следует на восток, однако скорость его, как правило, не превышает 0,1—0,5 узла.

В Невской губе основная струя течения из реки Невы проходит через дельту губы, направляясь к северу между островами Котлин и мысом Лисий Нос; другая струя проходит на запад. При свежих восточных ветрах скорость течения достигает 1,5 узла, а при западных ветрах течение почти прекращается.

Лед. В нормальные зимы лед образуется обычно к середине ноября, а в январе весь район покрывается неподвижным льдом. Разрушение ледяного покрова начинается в марте, а в мае происходит полное очищение залива ото льда. Сроки появления и исчезновения льда в разные зимы и суровые зимы весьма различны.

СЕВЕРНЫЙ БЕРЕГ ФИНСКОГО ЗАЛИВА ОТ МЫСА СТИРСУД- ДЕН ДО УСТЬЯ РЕКИ НЕВА имеет общее направление W—O. Адоль берега от мыса Стирсудден до города Сестрорецк тянутся несколько десятков холмы, спускающиеся к береговой черте, а местами они уступают довольно близко подходят к береговой черте, а местами они уступают место низким равнинам, поросшим лесом и кустарником. Самыми высокими дунгами на берегу в этом районе являются горы Торкала, находящаяся в 5,7 мили к NNO от мыса Стирсудден, и гора Большая Командная, расположенная в 2,2 мили к N от города Зеленогорск.

Северный берег Невской губы, низменный, и порос лесом и кустарником.

Ориентирами при плавании от мыса Стирсудден до Невской губы могут служить, кроме гор Торкала и Большая Командная, белая церковь в городе Зеленогорск и здание Сестрорецкого курорта.

Берег от мыса Стирсудден до мыса Песчаный (шир. $60^{\circ}10'N$, долг. $29^{\circ}27'O$) приглубый; здесь, изобата 5 м удалена от него на 3-6 кбт, а мористее этой изобаты глубины резко увеличиваются до 20 м и более. От мыса Песчаный до города Сестрорецк берег становится более отмелым и изобата 5 м проходит в 0,5-1,5 мили от него.

Между городом Зеленогорск и островом Котлин, глубины не превышают 17 м. В районе города Сестрорецк и мыса Лисий Нос берег окаймлен песчаной отмелью с камнями.

Северный берег Невской губы, как и вся губа, отмел и окаймлен песчаными отмелями и камнями.

Мыс Стирсудден низкий, каменистый и приметен по маяку Стирсудден, установленному вблизи него.

Маяк Стирсудден (шир. $60^{\circ}11'N$, долг. $29^{\circ}02'O$) установлен на возвышенности вблизи мыса Стирсудден. Вид маяка: белая круглая железобетонная башня с двумя красными горизонтальными полосами и балконом. Высота маяка 27,6 м; высота огня 46,6 м.

Стирсудденские банки лежат в 2,4 мили к SW от мыса Стирсудден и представляют собой ряд каменистых банок с глубинами от 6,6 до 10 м, вытянувшихся на расстояние около 3 миль по направлению NW-SO. С восточной стороны банок выставляется вежа.

Банка с глубиной 7,0 м лежит в 1,9 мили к SSO от маяка Стирсудден и ограждается вежей.

Банка Диомид с глубиной 8,6 м лежит в 4,3 мили на 201° от маяка Стирсудден; она ограждается вежами. В 1,2 мили к N от банка Диомид лежит еще одна банка с глубиной 8,6 м.

Мыс Флотский расположен в 4,2 мили к OSO от мыса Стирсудден. На мысе разбросаны валуны, среди которых имеется один большой валун, облегчающий опознание мыса.

Знак Лайфастей (шир. $60^{\circ}10'N$, долг. $29^{\circ}09'O$) установлен на мысе Флотский. Вид знака: деревянная четырехгранная усеченная пирамида, оббитая со стороны моря досками и окрашенная в белый цвет, с черной вертикальной полосой посредине. Высота знака 21,7 м.

Мыс Песчаный находится в 8,8 мили к O от мыса Флотский. Мыс невысокий и песчаный; берега его усены валунами. Мыс за исключением оконечности, порос лесом.

Банка Дарниц с глубиной 9,4 м лежит в 4,6 мили к SO от мыса Песчаный. Банка ограждается крестовой вежей.

Мыс Дубовский (шир. $60^{\circ}05'N$, долг. $29^{\circ}55'O$) выступает на 1 милю в западном направлении в районе города Сестрорецк. Мыс порос редким лесом.

Отмель с лежащими на ней каменистыми банками и отдельными камнями простирается на 3 мили к западу от мыса Дубовский. Отмель ограждается вежами.

Мыс Лисий Нос (шир. $60^{\circ}01'N$, долг. $29^{\circ}58'O$) является северным входным мысом Невской губы. Мыс невысокий и порос лесом.



Знак Лайфастей

Остров Верперлуда лежит в 1,8 мили к OSO от мыса Лисий Нос. Остров низкий и каменистый; у берега его растут камыши. К западу от острова Верперлуда лежит много надводных и подводных камней.

ЮЖНЫЙ БЕРЕГ ФИНСКОГО ЗАЛИВА ОТ ПОЛУОСТРОВА КАРАВАЛДАЙ ДО УСТЬЯ РЕКИ НЕВА тянется на 34 мили в общем направлении W-O. Этот невысокий, местами всхолмленный берег частично порос лесом или кустарником, а частично возделан. Берег изрезан слабо.

Берег отмел и озаимлен опасностями, лежащими преимущественно в пределах изобаты 5 м. Местами отмели простираются от берега на расстояние более 2 миль.

В районе города Ломоносов на 3,5 мили к N от берега простирается Ломоносовская отмель; глубины над ней от 0,6 до 2,6 м. Южный берег Невской губы отмелый; вблизи него лежит много подводных и надводных камней и каменистых банок, причем камни и банки с глубинами менее 2 м простираются от берега на расстояние до 1,5 миль.

На южном берегу Невской губы расположены города Ломоносов и Петродворец.

Полуостров Каравалдай (шир. $59^{\circ}59'N$, долг. $29^{\circ}08'O$) низменный и покрыт кустарником. Север-восточный берег полуострова каменист, изрезан и окаймлен опасностями.

Маяк Шепелевский (шир. $59^{\circ}59'N$, долг. $29^{\circ}08'O$) установлен вблизи северной оконечности полуострова Каравалдай. Вид маяка: круглая каменная башня, окрашенная белыми и красными горизонтальными полосами. Высота маяка 36 м; высота огня 37,3 м.

Туманные сигналы подаются с маяка сиреной. При неисправности сирены сигналы подаются колоколом.

Мыс Серая Лошадь находится в 2,4 мили к O от полуострова Каравалдай. Мыс невысокий и покрыт лесом. На NW от оконечности мыса простирается риф, ограждаемый вежей. Вблизи оконечности мыса лежит несколько островков.

Банка с наименьшей глубиной 4,6 м лежит в 6 кбт. к WNW от оконечности мыса Серая Лошадь.



Маяк Шепелевский

Стр. 113, строка 41. Вид знака: четырехгранная металлическая алусная ферма красного цвета. Верхняя часть фермы со всех сторон оббита белыми досками в продольном направлении. Нижняя часть фермы оббита черными досками. На каждой грани фермы по черной вертикальной полосой на каждой грани. ДИ 5182/587.

Плавания по фарватеру около 12 миль, наименьшая глубина на нем 9 м. Плавания по фарватеру обеспечивается створами маяков и светящихся знаков и возможно как днем, так и ночью. Опасности, расположенные вблизи фарватера, ограждаются светящимися буйами и вежами. Наиболее сложным в навигационном отношении является участок фарватера между островом Котлин и Ломоносовской отмелью. Ломоносовская проводка при плавании Крайне трудна. Корабельным фарватером обязательна.

114

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Плавучий маяк Ленинград (шир. 59°58'3" N, долг. 29°47'5" O)

Стр. 114. Мореплаватели предупреждаются, что при проходе вблизи плавучего маяка "Ленинград" (шир. 59°58'3" N, долг. 29°47'5" O) приходится соблюдать осторожность, следуя в расстоянии не менее 1 каб. от плавучего маяка со скоростью, не превышающей 10 узлов.

ИД 6594/33р.

Маяк установлен на каменистом острове, лежащем в 2,6 мили к W от западной оконечности острова Котлина. Вид маяка: белая круглая каменная башня; с восточной стороны к башне примыкает маячное здание. Высота маяка 29,8 м; высота огня 29 м.

15 Туманные сигналы подаются с маяка кодом:

Южная Толбухинская банка с глубиной 3,2 м лежит в 1,3 мили на 148° от маяка Толбухи. Грунт на банке песок и камень.

20 Западная Толбухинская банка с глубиной 7,6 м находится у крошки рифа, в 1,3 мили на 257° от маяка Толбухи.

Северная Толбухинская банка с глубиной 6,6 м находится в 1,5 мили на 348° от маяка Толбухи. Банка ограждается 25 векой.



Маяк Толбухи

Остров Котлина расположен при входе с моря в Невскую губу. Остров каменистый; его средняя и западная части покрыты растительностью. Западная оконечность острова представляет собой низкий каменистый мыс. В восточной части острова Котлина расположен город Кронштадт; у южного берега острова оборудован порт Кронштадт.

40 Торговым судам, не имеющим особого разрешения, вход в гавани порта Кронштадт воспрещен.

На подходах к острову Котлина, приметны собор, возвышающийся в средней части города Кронштадт, и две трубы, стоящие на южной 35 берегу острова; на более высокой из труб накрашена белая горизонтальная полоса.

Остров Котлина скамлен каменистой отмелью, на которой лежит много опасностей. К северо-востоку от острова эта отмель почти соединяется с материком в отмелью. К западу от острова отмель простирается на расстояние более 3 миль.

40 К востоку от острова Котлина расположен Восточный Кронштадтский рейд, к югу от гавани порта Кронштадт. Малый Кронштадтский рейд к западу от меридиана острова Кронштадт. Большой Кронштадтский рейд. На берегу гавани порта Кронштадт расположено большое количество средств навигационного оборудования, обеспечивающих плавание по Большому Корабельному фарватеру.

Створ Кронштадтских маяков ведет по фарватеру, через Большой Кронштадтский рейд до створа светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда; направление створа 287°—107°.

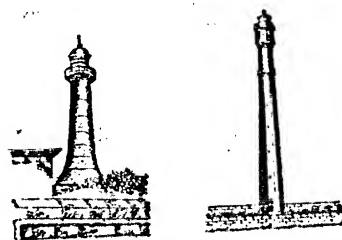
30 Передний маяк (шир. 59°58'3" N, долг. 29°45'0" O) установлен на южной стороне острова Кронштадт. Вид маяка: красная круглая металлическая башня. Высота маяка 25,1 м; высота огня 25,1 м.

На линии створа в 189 м впереди переднего маяка стоит красная круглая башня управленческого маяка.

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

115

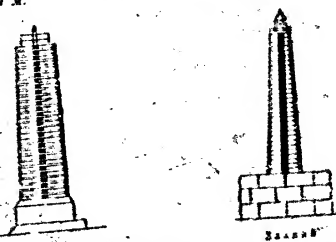
Задний маяк (шир. 59°58'3" N, долг. 29°47'5" O) установлен на восточной стенке Военной гавани, в 1,3 мили от переднего. Вид маяка: серая восьмигранная железобетонная башня. Высота маяка 53,8 м; высота огня 53,8 м.



Створ Кронштадтских маяков

Створ светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда ведет по фарватеру через Большой Кронштадтский рейд от створа Кронштадтских маяков до створа светящихся знаков Средней гавани; направление створа 271°3'—91°3'.

Передний знак (шир. 59°59'0" N, долг. 29°45'0" O) установлен на западной стенке Каботажной гавани. Вид знака: белая четырехгранная ажурная металлическая башня, обшитая досками. Посредине передней грани башни имеется черная вертикальная полоса. Высота знака 14,3 м; высота огня 15,7 м.



Створ светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда

Задний знак установлен на восточной стенке Купеческой гавани, в 4,1 каб. от переднего. Вид знака: белая четырехгранная металлическая башня, обшитая досками. Посредине передней грани башни имеется черная вертикальная полоса. Высота знака 28,7 м; высота огня 30,6 м.

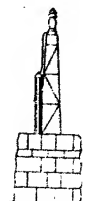
Светящийся знак Кронштадтский северный (шир. 59°58'8" N, долг. 29°45'0" O) установлен на северной оконечности острова Кронштадт. Вид знака: красная четырехгранная ажурная металлическая ферма. Высота знака 2,7 м; высота огня 5,7 м.

116

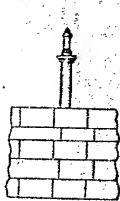
НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Огонь Кроншлотский восточный (шир. 59°58'8" N, долг. 29°45'1" O) установлен на восточной стороне входных ворот в гавань Кроншлот на красном деревянном столбе.

Створ светящихся знаков Средней гавани ведет от створа светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда до Переходного створа светящихся знаков; направление створа 289°—109°.



Светящийся знак Кроншлотский северный



Огонь Кроншлотский восточный



Передний створ светящихся знаков Средней гавани



Задний створ светящихся знаков Средней гавани

Передний знак (шир. 59°58'6" N, долг. 29°46'7" O) установлен на западном углу стенки Военной гавани. Вид знака: красная шестигранная ажурная металлическая башня. Высота знака 7,5 м; высота огня 9,6 м.

Задний знак установлен на южной стенке Военной гавани. Вид знака: красная восьмигранная ажурная металлическая башня. Высота знака 10,5 м; высота огня 13 м.

Светящийся знак Военного угла № 1 (шир. 59°58' N, долг. 29°47' O) установлен на южном углу стенки Военной гавани. Вид знака: красное цилиндрическое ажурное сооружение с винтовой лестницей внутри. Высота знака 11,5 м; высота огня 14,4 м.

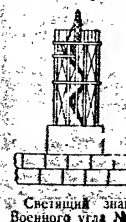
Туманные сигналы подаются наутофоном. При необходимости наутофона сигналы подаются колоколом.

Огонь Военного угла № 2 установлен на крыше двухэтажного дома, в 30 м к NNW от светящегося знака Военного угла № 1. Высота огня 11,8 м.

Переходный створ светящихся знаков ведет по фарватеру через Малый Кронштадтский рейд от створа светящихся знаков Средней гавани до Ленинградского Морского канала; направление створа 135°—315°.

Передний знак (шир. 59°58'9" N, долг. 29°45'6" O) установлен на южной стенке Кулешовской гавани. Вид знака: четырехгранная пирамида на устоях. Грань пирамиды, обращенная в сторону створа, обшита досками и окрашена в белый цвет с черной вертикальной полосой посередине. Высота знака 5,7 м; высота огня 7,9 м.

Задний знак установлен на южной стенке Кулешовской гавани. Вид знака: белый трапециевидный щит с черной вертикальной полосой посередине, укрепленный на красной четырехгранной усеченной металлической пирамиде. Высота знака 11,1 м; высота огня 14,1 м.



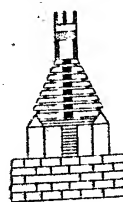
Светящийся знак Военного угла № 1

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

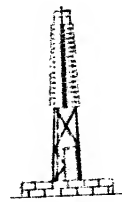
117

Наставление для плавания по Кронштадтскому Корабельному фарватеру ко входу в Ленинградский Морской канал. Подойдя к плавному маяку Ленинград, следует оставить его к N и лечь курсом 107° на створ Кронштадтских маяков. По этому створу надо держать возможно точнее, так как здесь справа и слева от фарватера лежат опасности.

Со створа Кронштадтских маяков следует повернуть влево на створ светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда. Диск знака этого створа плохо приметны на фоне городских зданий, поэтому их следует опознавать заранее. Кроме того, надлежит учитывать, что с места поворота прохода между островом Кроншлот и южной стенкой Кулешовской гавани по порту Кронштадт, соединяющий Большой Кронштадтский рейд с Малым Кронштадтским рейдом, полностью не виден. При наблюдении с указанного места кажется, что судно идет по створу в туман на берег, а к югу от острова Кроншлот видно свободное водное пространство, которое может быть ошибочно принято за судоходный проход.



Передний створ светящихся знаков



Задний створ светящихся знаков

Со створа светящихся знаков Большого Кронштадтского рейда следует повернуть вправо на створ светящихся знаков Средней гавани. Знаки створа Средней гавани незначительно возвышаются над портовыми строениями и судно должно держаться ближе к стенкам кронштадтских гаваней и рукавов, ограждающих опасность, расположенные на правобережье фарватера. Проход между островом Кроншлот и южной стенкой Кулешовской гавани узкий, а на Малом Кронштадтском рейде всегда маневрирует много судов, поэтому при повороте на створ светящихся знаков Средней гавани следует уменьшить ход.

Со створа светящихся знаков Средней гавани следует повернуть вправо и лечь на Переходный створ светящихся знаков, пришедя их за корму Переходной створ светящихся знаков ведет ко входу в открытую часть Ленинградского Морского канала. При следовании по этому створу необходимо учитывать, что в конце пути вблизи оси створа лежит банка с глубиной 7,4 м. Подойдя по Переходному створу светящихся знаков к Ленинградскому Морскому каналу, надлежит повернуть влево на створ маяков Ленинградского Морского канала и идти в Ленинградский морской торговый порт, руководствуясь наставлением для плавания, помещенным на стр. 119.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ МОРСКОЙ КАНАЛ служит для входа в Ленинградский морской торговый порт. Длина канала около 16 миль, наименьшая ширина его по дну 80 м, глубина в нем 8,5 м.

Ленинградский Морской канал делится на три части: открытую часть, защищенную дамбами, и портовую часть. Плавание по каналу 10

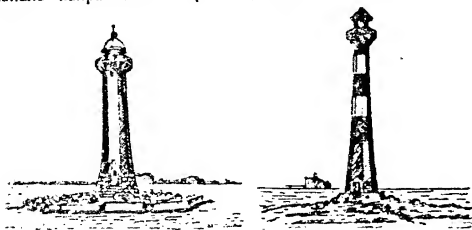
обеспечивается створами маяков и светящихся знаков, светящими буйми и вежами.

Предупреждение. Во время тумана и ночью судам с большой осадкой входить в канал не рекомендуется.

- 5 Открытая часть Ленинградского Морского канала имеет длину около 9,5 мили. Эта часть канала оборудована двумя створами (прямым и обратным) и ограждена светящими буйми и вежами. Плавающее ограждение выставляется по латеральной системе.

Банка Каменная (шир. 59°56' N, долг. 29°56' O) с наименьшей глубиной 2,2 м лежит вплотную к северной бровке Ленинградского Морского канала. Банка ограждается вежами и светящим буюм № 4 Ленинградского Морского канала.

Створ маяков Ленинградского Морского канала ведет по открытой части канала: направление створа 111°7'—291°7'.



Передний Задний
Створ маяков Ленинградского Морского канала

- 15 **Передний маяк** (шир. 59°58' N, долг. 29°46' O) установлен в северной части Ломоносовской отмели. Вид маяка: серая восьмигранная башня с белой вертикальной полосой посредине. Высота маяка 20,4 м; высота огня 18,9 м.

Задний маяк установлен в северной части Ломоносовской отмели, в 1889 м от переднего. Вид маяка: серая восьмигранная башня; со стороны створа в верхней части башни накрашены черные и белые горизонтальные полосы. Высота маяка 41,4 м; высота огня 39,9 м.

При пользовании створом маяков следует учитывать, что вследствие наклона переднего маяка линия створа не ведет точно по оси канала, а отклоняется к северной его бровке, хотя и не заходит за нее.

- 25 **Встречный створ светящихся знаков Ленинградского Морского канала** является обратным по отношению к створу маяков Ленинградского Морского канала и ведет по оси канала как в открытой, так и в защищенной дамбами его части; направление створа 291°7'—111°7'.

30 **Передний знак** (шир. 59°53' N, долг. 30°11' O) установлен на западной оконечности Раздельной дамбы. Вид знака: четырехгранный ажурный металлический знак, обшитый со стороны моря досками, окрашенными в черный цвет с белой горизонтальной полосой посредине. Высота знака 14,3 м; высота огня 16 м.

35 **Задний знак** установлен вблизи юго-восточного угла Лесного моста, в 1 миле от переднего. Вид знака: четырехгранный металлический ажурный знак со стороны моря на 1/2 высоты обшит досками, окрашенными в черный цвет с белой горизонтальной полосой посредине. Высота знака 29 м; высота огня 32 м.

Защищенная дамбами часть Ленинградского Морского канала имеет длину около 3 мил. Обе дамбы канала пастбищные; они обсажены кустарником и небольшими лиственными деревьями. От дамбы внутри канала на расстоянии до 50 м выступают отмели. Северная дамба на всем своем протяжении прямолинейна и выступает к западу дальше, чем южная. Южная дамба в своей западной части имеет изгиб к югу, образуя ковш Ленинградского Морского канала. В этом ковшу останавливаются суда до получения разрешения на вход в порт.

Вход с запада в описываемую часть Ленинградского Морского канала огражден светящими знаками.

На западной оконечности Северной дамбы установлен светящийся знак Ленинградского Морского канала Северный, а на западной оконечности Южной дамбы светящийся знак Ленинградского Морского канала Южный. На обоих светящихся знаках установлены белые световые отражатели.

Портовая часть Ленинградского Морского канала длиной около 15 2,5 мил ограничена с северо-запада Кепоперским островом и Северной дамбой, с юго-востока Раздельной дамбой, простирающейся к западу от Лесного моста, дамбой, отделяющей канал от Вирочного бассейна, и набережной, которая тянется вдоль Вольного и Гутусовского островов. Между Северной и Раздельной дамбами канал расширен.

Вход в портовую часть канала с юга осуществляется Невскими воротами.

Ограждение. Плавание в портовой части Ленинградского Морского канала обеспечивается светящими знаками, ограждающими оконечности дамб и вход в канал из устья реки Большая Невы, а также буйми, выставленными у бровок расширенной части канала.

Наставление для плавания Ленинградским Морским каналом. Следуя Кронштадтским Корабельным фарватером и имея прямо за кормой Северный створ светящихся знаков (стр. 116), надо пройти между светящими буйми № 1 и 2, выставленными у западного входа в открытую часть Ленинградского Морского канала, и лечь на створ маяков Ленинградского Морского канала, приведя их за корму. При плавании по этому створу надлежит руководствоваться ограждением, соблюдая осторожность при подходе к банке Каменной. От этой банки виден створ светящихся знаков Ленинградского Морского канала, по которому и нужно идти далее до траверза Невской пристани, находящейся в 650 м к югу от оконечности Раздельной дамбы. Пройдя Невскую пристань, падая к югу от оконечности Раздельной дамбы, и удерживаясь посредине между Раздельной и Северной дамбами, войти в портовую часть канала. При следовании по каналу ночью надо учитывать, что по мере подхода к части канала, защищенной дамбами, линия створа маяков Ленинградского Морского канала постепенно приближается к юго-северной бровке. Поэтому, чтобы пройти по оси канала, надо руководствоваться также светящими буйми и светящими знаками, установленными на западных оконечностях дамб.

ЛЕНИНГРАДСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ находится в северной части Невской губы. Порт расположен на острове Лесной, в дельте, лежащей к югу от устья реки Большая Невы, и доступен для судов с осадкой 8,2 м.

Акватория порта разделена молами и дамбами на несколько бассейнов и гаваней, стенки которых оборудованы для швартовки и стоянки судов.

Ленинградский морской торговый порт является замерзющим портом. Навигация в нем открывается во второй половине апреля, и закрывается в конце ноября.

Зимой суда провозятся в порт и вывозятся из него ледоколами.

120

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Уровень воды в порту показывается мареографом, установленным на восточном берегу Гутуевского ковша.

Приметные пункты. При подходе к порту хорошо приметны купол Исаакиевского собора, шпиль Адмиралтейства, шпиль Петропавловской крепости, а также много других высоких зданий и куполов церквей.

Лощмана. Лощманская проводка судов в порт и из порта обязательна. С помощью лощмана осуществляется также движение судов внутри порта. Лощмана дежурят круглосуточно в порту и на плавучем маяке Ленинград. Управление лощманской службы порта находится на восточном берегу Гутуевского ковша у причала № 15.

Суда, следующие в порт, принимают лощмана с плавучего маяка Ленинград. При выходе из порта заявки на лощмана подаются оперативному дежурному капитана порта в письменном виде или устно по телефону за 6 час. до отхода судна.

Портовые средства и оборудование. В Ленинградском морском торговом порту почти все погрузочно-разгрузочные работы механизированы. Здесь имеются плавучие, портальные и стационарные краны, элеватор, угледогрузатели, автопеск, очки, электротележки и другие механизированные средства для погрузки и транспортировки грузов. На территории порта расположено много складов, некоторые из них специально оборудованы для хранения определенных видов груза.

Порт обслуживается буксирами, находящимися в распоряжении нацелика служб-базисного флота порта. Заявки на буксир принимаются в письменном виде через диспетчера служебно-исполнительного флота и устно по телефону и по радио через радиостанцию Балтийского государственного морского пароходства или через плавучий маяк Ленинград. В период ледостава работают ледокольные буксиры.

Ремонт. В порту можно произвести ремонт механизмов и корпусов судов.

Снабжение. В порту можно пополнить запасы топлива, воды и продовольствия. Погрузка бункерного угля на суда производится в Угольной гавани; кроме того, уголь может быть поставлен плавучим угледогрузателем к любому месту стоянки судна. Жидкое топливо принимается в нефтяной пристани, а в некоторых случаях с разрешения администрации порта топливо может быть доставлено самоходным топливным судном.

Пресная вода берется из береговых водопроводных колонок или доставляется на суда водолезами; вода в порту хорошего качества.

Карантин и санитарное обслуживание. Карантинный врач встречается с судами, приходящими в порт с моря, в районе маяка № 114 (шир. 59°54'0" N, долг. 30°06'7" E). Он дает разрешение на свободную практику в порту и учитывает потребности судна в лечебной помощи и санитарном обслуживании.

Санитарная обработка судов производится по указанию врача карантинной станции дезинфекционным брызг, расположенным на территории порта (Резвая ул., 7).

В порту имеется поликлиника, больница, санитарно-эпидемиологическая и карантинная станции. В том может быть произведена дератизация судна.

Уничтожение двенадцати компаний производится по заявкам, подаваемым в письменном виде, по радио или по телефону на имя начальника навигационного отдела Балтийского государственного морского пароходства.

Сигналы. На Кроншлотском острове на западной стороне Невских ворот установлен сигнальный маяк, на котором поднимаются сигналы, регулирующие движение судов в Невских воротах, и сигналы, относящиеся

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

121

к движению судов при выходе из порта в случае закрытия фарватера. Кроме того, на сигнальном маяке поднимаются штурмовые сигналы.

Спасательные средства. В порту имеются буксиры и катера. Кроме того, для тушения пожара, возникшего на судах, в порту имеются специальные пожарный пароход и пожарные катера, а также две пожарные станции, снабженные передвижными противопожарными средствами.

Стр. 121. Светильный знак поворотный Янговегского острова установлен в восточной части северной оконечности острова. Вид знака: цилиндрический, металлический, с красной окраской. Высота знака 5 м, высота огня 9 м.

14 1 7839/56P.

Светильный знак установлен на шпиле Угольного мола на южной стороне входа в Угольную гавань. Вид знака: черная четырехгранная металлическая ажурная усеченная пирамида. Высота знака 4 м; высота огня 6 м.

Мол Лесной, или Хлебный, находится в юго-западной части Ленинградского морского торгового порта и тянется параллельно Угольному молу. К северо-восточной стенке Лесного мола швартуются суда для погрузки леса и других материалов; глубины вдоль этой стенки 8,2 м.

Светильный знак установлен на северной оконечности Лесного мола. Вид знака: черная четырехгранная ажурная пирамида, с белой горизонтальной полосой по середине. Высота знака 4 м; высота огня 7 м.

Раздельная дамба отходит к западу от Лесного мола. Дамба отделяет портовую часть Ленинградского Морского канала от Угольной гавани.

Светильный знак установлен на северо-западной оконечности Раздельной дамбы. Вид знака: черная ажурная металлическая пирамида. Высота знака 3 м.

Светильный буй разделения фарватера выставляется у западной оконечности Раздельной дамбы.

Кривая дамба расположена к востоку от Лесного мола. Азбучная между Кривой дамбой и Лесным молотом, за исключением углублений участка, примыкающего к северо-восточной стенке Лесного мола, запорена отливом. Отмель простирается на 2,5 км к W от дамбы и охраняется бумом.

Барочный бассейн расположен у южного берега острова Волыный. С северо-запада бассейн ограничен Южной дамбой, с юго-востока — дамбой Гребенка, а с юга — Кривой дамбой. В бассейне обычно останавливаются суда, производящие погрузку с барж и плашкоут, а также суда, ожидающие погрузки или выхода в море. В средней части бассейна для этой цели установлено несколько швартовых бочек. Вход в Барочный бассейн находится севернее северо-западной оконечности Кривой дамбы.

Глубины в Барочном бассейне у Южной дамбы 6,1—6,2 м, а у западной дамбы Гребенка и у набережной, укрепленной берег острова Волыный, 2—3 м.

Вдоль северо-восточной стенки Кривой дамбы проходит фарватер, ведущий из Барочного бассейна в Гутуевский залив. Ширина фарватера 20—40 м, глубина на всём 6,6 м. Фарватер охраняется сигналами.

FOR OFFICIAL USE ONLY

122

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

Светящийся знак Барочного бассейна Северо-западный установлен на северо-западном углу оконечности Южной дамбы. Вид знака: черный железобетонный четырехгранный столб с белой горизонтальной полосой посредине и металлической надстройкой для фонаря. Высота знака 5 м; высота огня 6 м.

Светящийся знак Барочного бассейна Юго-восточный (шир. 59°53'3" N, долг. 30°12'8" O) установлен на юго-восточном углу оконечности Южной дамбы у входа в Барочный бассейн. Вид знака: красный железобетонный четырехгранный столб с белой горизонтальной полосой посредине и металлической надстройкой для фонаря. Высота знака 5 м; высота огня 6 м.

Светящийся знак установлен на северо-западной оконечности Кривой дамбы. Вид знака: черная четырехгранная ажурная металлическая усеченная пирамида, установленная на черном четырехгранном основании с белой горизонтальной полосой посредине. Высота знака 4 м; высота огня 3,5 м.

Восточный бассейн расположен непосредственно к юго-востоку от Барочного бассейна, между дамбой Гребенка и островом Гладкий. Восточный бассейн предназначен для стоянки судов, грузящихся лесом. В восточной части этого бассейна вдоль укрепленного берега острова Гладкий имеется полоса шириной 120 м, углубленная до 8,5 м; в западной части бассейна глубины 2,4—3,6 м.

В Восточный бассейн вдоль оконечности дамбы Гребенка ведет фарватер, огражденный светящими буями и вежами.

Светящийся знак Восточного бассейна (шир. 59°53'2" N, долг. 30°13'5" O) установлен на юго-восточном углу оконечности дамбы Гребенка у входа в Восточный бассейн. Вид знака: красная четырехгранная ажурная металлическая усеченная пирамида, установленная на красном четырехгранном основании, с белой горизонтальной полосой посредине. Высота знака 4 м; высота огня 7,4 м.

Причалы. На юго-восточной стороне портовой части Ленинградского Морского канала на участке от оконечности Южной дамбы до Гутуевского ковшов оборудовано несколько причалов для больших судов. На всех причалах имеются необходимые портовые средства для погрузки и разгрузки судов.

Гутуевский ковш находится у северо-западного берега Гутуевского острова вблизи северного входа в портовую часть Ленинградского Морского канала. Глубины в средней части ковшов 7,8 м, у его северной стенки 4—6 м, а у южной стенки 4,8—6 м. К восточной стенке суда не заходят.

Ковш используется для разворачивания судов длиной не более 100 м и с осадкой до 7 м.

Железная стенка, или Таможенная набережная, тянется вдоль северного берега Гутуевского острова между Невскими воротами и рекой Екатерингофка. Глубины вдоль стенки 7,2—8,2 м. На стенке расположены краны и склады.

На восточной оконечности Железной стенки установлен светящийся знак. К востоку от этого светящегося знака на северной оконечности Лощманского острова установлен другой светящийся знак; между светящими знаками находится вход в реку Екатерингофка.



Светящийся знак Кривой дамбы

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

123

Малый Гутуевский, или Таможенный ковш, расположен у западного берега реки Екатерингофка, в 100 м к югу от восточного угла Железной стенки; глубины в нем 2—3 м. Ковш предназначен для стоянки небольших судов и буксиров.

Новая Канонерская гавань расположена между островом Белый и северной частью острова Канонерский; глубины посредине гавани 8 м. В гавань ведет неогороженный фарватер, ответвляющийся от Корабельного фарватера к северу от Канонерского острова; глубины на фарватере 6,4—8 м. Вход в гавань и выход из нее обеспечивается лоцманской службой порта.

Выдержки из «Обязательного постановления по Ленинградскому морскому торговому порту»

Режим плавания в порту регламентируется «Обязательным постановлением по Ленинградскому морскому торговому порту» издания Управления порта. Полный текст «Обязательного постановления» вручается капитанам судов при заходе их в порт. Ввиду того, что «Обязательное постановление» издается Управлением порта сроком на 1 год, приведенные ниже статьи из постановления 1956 г. могут несколько отличаться от соответствующих статей действующего «Обязательного постановления».

1. В порт беспрепятственно допускаются суда с осадкой не более 8,2 м при нормальном уровне воды. Суда с осадкой более 8,2 м допускаются в порт лишь с разрешения в каждом отдельном случае капитана порта.

Суда с осадкой 7,3 м и более должны находиться на видном месте днем черной шар, ночью красной огни, видимой во весь горизонт.

Суда с осадкой менее 7,3 м обязаны указывать дорогу вышедшим судам.

2. Все суда, следующие в порт и из порта в море, обязаны брать подмава

Примечание. Прием и сдача подмавов производится у лощманского маяка Ленинград.

Капитан судна обязан сообщить прибывшему на борт лоцману точную осадку судна. В зависимости от осадки судна, метеорологических и других условий лоцман решает вопрос о возможности ввода, вывоза или перестановки судна, а также определяет необходимость и количество буксиров.

4. Все суда, осуществляющие плавание по фарватерам и на акватории порта, обязаны:

а) при следовании от плавучего маяка Ленинград до Большого Кронштадтского рейда, а также в открытой части Ленинградского Морского канала иметь скорость, обеспечивающую безопасность плавания.

При обгоне или встрече с малыми судами, а также с судами, имеющими на буксире какие-либо плавучие средства (баржи, краны и т. п.), суда обязаны заблаговременно уменьшить ход и проходить мимо таких судов со скоростью, исключающей возможность обрыва буксирных тросов или погружения малых судов;

б) при следовании кронштадтскими рейдами, а также по огражденной дамбами части Ленинградского Морского канала до Нефтяной пристани иметь скорость не более 5 миль в час;

в) при следовании Ленинградским Морским каналом на участке от Нефтяной пристани до Невских ворот уменьшать ход, а при проходе мимо стоек у причала судна, плавучих кранов, элеваторов, доков, пристаней пассажирского назначения, а также мест производства каких-либо подводных или подводных работ следовать со скоростью не более 3 миль в час.

6. Суда, имеющие на борту взрывчатые, огнеопасные и ядовитые грузы, обязаны останавливаться у плавучего маяка Ленинград и ждать дальнейших распоряжений администрации порта.

Примечание. Суда с подмываемыми в восточной части гавани грузами или при следовании в порт, так же и во время стоянки в нем обязаны поднимать на своем месте днем красный флаг, а ночью красный свет и держать его до выхода из порта.

124

НАВИГАЦИОННОЕ ОПИСАНИЕ

8. Суда, плавающие в Невской губе при пересечении Ленинградского Морского канала, в его открытой части, должны следовать таким курсом, чтобы не мешать движению судов, идущих этим каналом, так как последние не могут изменить своего направления. Ответственность за всякое возможное последствие при этом столкновении вполностью несет дерескающее канал судно.

9. Членам экипажей, а также пассажирам всех судов категорически воспрещается производить фотографирование и зарисовки, а также производить промер глубин при сдвигании по фарватеру, ведущему в порт, от плавучего маяка Ленинград до входа в порт и при движении по акватории порта.

10. Все без исключения суда и прочие плавучие средства, находящиеся в движении в портовых водах, обязаны по требованию портового надзора, охраны порта, контрольно-пропускного пункта и таможи немедленно остановиться или уменьшить ход, либо принять шлюпку или катер.

20. Вышестоящие сигналы, поднятые на сигнальной мачте, расположенной на Капо-верском острове в районе Невских ворот, обязательны для всех без исключения судов.

22. Все суда при подходе к работающим промерным партиям не должны проходить померный трос до тех пор, пока трос не будет спущен или убран.

На промерных судах во время работы, в отличие от других судов, поднимаются два красных флага, расположенных вертикально один над другим.

23. Во время движения в портовых водах суда обязаны иметь якоря, готовые к отдаче. У якорного устройства морских транспортных судов обязан находиться человек, который в любой момент должен выполнить команду с мостика об отдаче якоря.

24. При подходе к порту все без исключения морские транспортные суда обязаны иметь спущенным парадный трап для приема карабинного якоря и представителями портовых властей.

25. При движении судов по одному направлению идущее сзади судно обязано держаться от кормы впереди идущего судна на расстоянии, исключающем возможность столкновения.

Обгон судов на всей акватории порта и на всех фарватерах, включая Ленинградский Морской канал, разрешается только при наличии благоприятных условий для осуществления такого маневра.

Обгон может быть осуществлен только с согласия обгоняемого судна; для этого устанавливаются следующие сигналы:

а) четыре продолжительных гудка — запрос о согласии на обгон;
б) один продолжительный гудок — согласие;
в) молчание — отказ.

Судно, давшее сигнал согласия на обгон, одновременно с подкачкой одного продолжительного гудка обязано склониться вправо и продолжать движение прежним курсом и скоростью.

Обгоняющее судно обязано разойтись с обгоняемым судном правым бортом и своими действиями не мешать его движению.

26. Одновременный обгон судна двумя или большим количеством судов категорически запрещается.

29. На участке Ленинградского Морского канала от Лесного мола до Невского ворот судно, идущее против течения, обязано уступить дорогу судну, идущему по течению.

Примечание. Для прохода Невских ворот установлены особые правила.

30. Для предупреждения о маневре разворачивания все суда обязаны давать звуковой сигнал — четыре коротких звука.

31. Воспрещается подтяжка судов из порта на всем протяжении Ленинградского Морского канала.

Примечание. Суда, вынужденные стать на якорь из-за ухудшения видимости, повреждения неисправности или гудкового уведомления, должны быть поставлены с таким расчетом, чтобы не мешать движению других судов.

ПОРТ ЛЕНИНГРАД И ПОДХОДЫ К НЕМУ

125

32. При потере якоря капитан судна обязан немедленно сообщить об этом в портовый надзор.

33. В случае повреждения судном какого-либо средства навигационного ограждения или обнаружения какой-либо неисправности в ограждении, судно имеет обязанность средствами немедленно уведомить об этом портовый надзор.

34. Воспрещается бросание якорей в местах трасс промерных работ, тросов, проводов и т. п., огражденных береговыми предупредительными знаками.

35. Воспрещается ошвартовываться у набережных Ленинградского Морского Канала судам, оставляя необрушенными якоря, отпавшие на расстоянии более 20 м от стенок набережной.

45. При буксировке морских транспортных судов портовыми буксирами в пределах акватории порта руководство (командование) осуществляет капитан буксируемого судна, независимо от того работает ли буксирное судно на мотопили или нет.

46. Буксировка или перестановка морского судна с швартовочным у борта под грузом судном воспрещается.

49. Буксировка судов в пределах акватории порта, так же, как и стояние на якорях, возможно только коротким буксиром.

74. При плавании во льду капитаны всех судов должны руководствоваться Правилами для судов, проводимых ледоколами через лед.

76. Водолазные работы в порту могут производиться только в разрешении Управления порта.

78. О всех авариях, происшедших с судном или группой в портовых водах, а также о повреждениях портовых сооружений или нештатных обстановках на акватории порта капитан судна обязан в течение 24 час. представить портовому надзору на имя капитана порта.

79. Если вследствие столкновения судов одному из них будет угрожать опасность затопления или оно будет лишено возможности управиться, то менее пострадавшее судно обязано оказать ему помощь.

84. Всем без исключения судам, как стоящим в порту у причалов, так и следующим по фарватерам порта, категорически воспрещается выбрасывать с судов в воду на причальные линии, а также на лед шлам, мусор, опилки, отходы, тару, бумажную макулатуру и другие нечистоты, также категорически воспрещается выливать за борт воду с примесью нефти, масла и жира.

88. Все приходящие в порт морские торговые суда устанавливаются в порту лодкой по указанию портового надзора.

Место стояния судна, номер причала и борт швартовки указываются главным диспетчером порта по предварительному согласованию с портовым надзором.

Примечание. Место швартовки указывается днем флажком, а ночью фонарем с белым огнем.

89. Ни одно судно без ведома портового надзора и при отсутствии на борту лодки мая не может менять места стояния или быть переставленным.

95. Судам, стоящим у причалов порта, работать кранами категорически воспрещается.

103. Все суда, стоящие в порту и находящиеся в состоянии работы топливных двигателей, должны иметь в полной исправности все спасательные и противопожарные средства.

105. Во время швартовки и отбоя капитаны судов обязаны принимать все необходимые меры к обеспечению безопасности стоящих судов.

110. На судах, стоящих в порту и имеющих два кормовых гребных винта, должны быть выставлены на фальшборте против каждого винта доска с надписью «Осторожно: гребной винт». В то же время судно или надписи должны быть освещены.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/18 : CIA-RDP80T00246A055800390001-0

АЛФАВИТНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ	
Стр.	Стр.
Лаугагиргаф, гавань	76
» маяк	74
» створ светящихся знамен	74
Лаугагирга И I, светящийся буи	75
Де-Линроа, банки	94
Дикманн, банки	112
Дубовый, мыс	112
Дубуты, кюрга	72
Е	
Екатерингофа, река	122
Ж	
Железня, стена	122
З	
Задовская, гавань	54
Западная Двина, река	75
Западня Толбухлинская, банка	114
Зачитный, остров	106
Земельно-Р., город	111
Зеленый, бассейны	61
Зимняя гора (порт Венгенбург)	61
» гавань (порт Клаббеда)	63
Зундас, протока	76
И	
Изаволь, банка	69
Игнавия, банка	69
Игровый, остров	97
Изматту, банка	95
Ирбенский, пролив	85
» светящийся буи I	68
Ирмагид, банка	87
Ириковский собор	129
Итиалу, светящийся знак	101
К	
Каботажная, гавань	115
Каво, банка	68
» светящийся знак	68
Кавинина, мыс	68
Калтен, оголь	71
» сечение	71
Каменталя, банк	118
Кановерский, остров	121
Карловский, полуостров	113
Карнеши, светящийся знак	97
Керес, банка	97
Кескиммата, банк	97
Куниисари, створ светящих знаков	103
Киш, остров	96
Киш Рт, полуостров	96
Клива, остров	68
Классала мола АВ, светящийся знак	79
Классала мола СДЕ, светящийся знак	79
Крикунина, мыс	87
» светящийся знак	87
Кину, банка	86
» гавань	86
» маяк	86
» остров	76
Кишер, озеро	76
Клаббеда, внешний рейд порта	52
» входной створ маяков	52
» город	55
» порт	51
Кокрикаллоу, камни	108
Кома, маяк	70
» светящаяся буи	70
» сечение	70
Колкасраге, коса	70
» мыс	70
Кормовой, остров	96
Коттин, остров	114
Крапник, горка светящийся знак	118
Кремль, светящийся знак	73
» сечение	73
Крепыш, остров	96
Кривая, дамба	121
Кронлофт, гавань	118
» остров	118
Крошлотский, восточный огонь	118
Крунастади, северный, светящийся знак	114
» порт	118
Крунгшатт, город	114
» порт	118
Кронштедтский Корабельный фарартер	113
Кронштадтских маяков, створ	114
Кукосеоро, светящийся знак	96
Кубенский, мыс	96
Куйяскарена, островок	68
Кулатмата, банка	96
Куникасары, банка	97
» светящийся знак	96
Кулува, скалы	94
Куусекса, гавань	118
Куусексенки, камень	103
» светящийся знак	103
Куусеосари, светящийся знак	103
Кураса, мыс	83
» светящийся знак	83
Курненкала Восточный светящийся знак	78
Курненкала Западный светящийся знак	78
Курская, коса	49
Курский, холм	49
Кучу, сечение	87
Кухад, банка	87
Кухомала, банка	68
Л	
Лавксарские, банка	96
Ландо, светящийся знак	112
Лангвист, знак	112
Лая, светящийся знак	83
» сечение	83
Лейнгетт, город	114
» плавающий маяк	114
» порт	114
Леппемяки, морской канал	117
Ленинградский	117

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

12

Стр.		Стр.
Ленинградского Морского канала, восточный створ светящих знаков . . .	118	Новая, гавань . . . 53
Ленинградского Морского канала, створ маяков . . .	118	Новая Канонерская, гавань . . . 53
Ленинградского Морского канала Северный, светящий знак . . .	119	Новик, остров . . . 56
Ленинградского Морского канала Южный, светящий знак . . .	119	О
Лептулов, светящий знак . . .	102	Овчин, мыс . . . 58
Лесная, гавань . . .	55	» маяк . . . 58
» гора . . .	55	» мыс . . . 58
Лесной, мыс . . .	55	Озёр, банка . . . 56
Ливамаата, банка . . .	73	Островный, мыс . . . 56
Ливамаатсара, банка . . .	74	П
Ливуле, река . . .	112	Паланга, гора . . . 50
Лисий Нос . . .	68	Пале, мыс . . . 50
Ломоносов, островок . . .	113	Палес, сирок . . . 50
Ломоносов, город . . .	113	Палесдам, селение . . . 10
Ломоносовская, отмель . . .		Патери, створ светящих знаков . . . 10
М		Передонж, остров . . . 11
Мариинешеня, светящий знак . . .	78	Перекосный, створ светящих знаков . . . 11
Макарова, банка . . .	58	Песчаный, мыс . . . 6
Малый Высоцкий, остров . . .	122	Петрова, банка . . . 1
Малый Гутуевский, коши . . .	114	Петродорный, город . . . 50
Малый Крушталовский, рейд . . .	94	Петровск-Завок, крепость . . . 50
Малый Рыбачь, остров . . .	94	Патери, створ светящих знаков . . . 11
Малый Трансуадский, рейд . . .	102	Пикаруто, остров . . . 1
Малый Финкар, светящий знак . . .	98	Пикаруто Северный, светящий знак . . . 1
Малый Шит, остров . . .	77	Пиканна, мыс . . . 1
Мангаласала пристань, светящий знак . . .	74	Пикала, банка . . . 1
Мангаласала восточный, светящий знак . . .	74	Пиленак, светящий знак . . . 1
Мангаласала западный, светящий знак . . .	74	Пиланурме, банка . . . 1
Маннабей, маяк . . .	88	Пилхадина, мыс . . . 1
» остров . . .	103	Поздас, светящий знак . . . 1
Маршанкина, камин . . .	103	Пояккениерви, банка . . . 1
» светящий знак . . .	92	Пояккенин, банка . . . 1
Маяк, остров . . .	56	Пумукала, светящий знак . . . 1
Маяжын, остров . . .	71	Парну, порт . . . 1
Мелаксаа, светящий знак . . .	71	» рейд . . . 1
» селение . . .	71	Парну Восточный, створ светящих знаков . . . 1
Мерсате, гавань . . .	73	Парну Восточный, створ светящих знаков . . . 1
» маяк . . .	73	Парну-Пяла, река . . . 1
» мыс . . .	73	Парну-Лухт, залив . . . 1
Микельбака, створ светящих знаков . . .	66	Парну № 1, светящий знак . . . 1
Милтраве, гавань . . .	76	Р
» протока . . .	68	Работник, банка . . . 57
Миллалаская, мель . . .	58	Равансари Северный, створ светящих знаков . . . 1
Морской, канал . . .	57	Равансари Южный, створ светящих знаков . . . 1
Мызакюла, светящий знак . . .	57	Ратакени, мыс . . . 1
Мыту, селение . . .	57	» светящий знак . . . 1
Н		Раталла, мыс . . . 58
Нарви-матала, банка . . .	58	Рата, банка . . . 58
Нарвский, остров . . .	110	Рата, порт . . . 110
Нева, река . . .	110	Ратак, залив . . . 110
Некская, губа . . .	110	» рейд . . . 110
Некский, пролив . . .	110	Раджко, выморе . . . 110
Нерва, маяк . . .	58	Раджко, приливной знак . . . 58
Нефтаня, при-зв . . .	58	» створ светящих знаков . . . 58
Нидя, гавань . . .	58	

130

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

Стр.	Стр.
Роганос, гора	50
Рондо, остров	54
Роя, гавань	71
Ружикматал, банка	94
Ружикматала, банка	95
Ружик, светящийся знак	94
Ружик, маяк	72
Ружик, остров	71
Рыбная, гавань	54
Рыбный, порт	54
Рыбинана, банка	93
С	
Сакиматала, банка	94
Сакиматалли, банка	72
Салакка-Лакхи, бухта	105
Салаца, река	84
Салацграва, рейд	84
Салацграва, светящийся знак	84
Салацграва, селение	84
Сарема, остров	65
Саренина, мыс	85
Саркандоугава, река	76
Саркандоугава Восточный, светящийся знак	80
Саркандоугава входной, светящийся знак	80
Сауга-Пити, река	80
Саудулуки, светящийся знак	67
Саллиферт, мыс	67
Санта, река	50
Северная, гавань	105
Северная Толбухинская, банка	114
Северный, фарватер	95
Северный Березовый, остров	53
Секунда-Клуес-Нугара, банка	103
Секундакниа, камень	103
Селькмата, банка	97
Серая Лошадь, мыс	113
Сестрорен, город	93
Сипир, банка	95
Ситта-Хитту, банка	83
Скулте, гавань	83
Скулте, светящийся знак	83
Смелте, селение	55
Соммере, маяк	58
Соммиселла, банка	58
Сору, маяк	86
Соругар, остров	86
Спос, банка	58
Средней гавани, створ светящихся знаков	116
Средний, фарватер	69
Старо-Рижская, набережная	76
Стиссуца, маяк	112
Стиссуца, мыс	112
Стиссуцелские, банки	112
Сур Кальмисари, знак	67
Сур, маяк	67
Сур, мыс	67
Сур, отмель	67
Сур, светящийся буи	67
Сурасар, полуостров	67
Сувематала, банка	67
Суре-Тайматала, банка	97
Суриматала, банка	97

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

Стр.

АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ

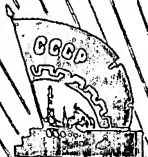
131

Стр.

Стр.	Стр.
Шевакова, банка (архипелаг Большой Фаскар)	94
Шевакова, банка (скала Халли)	94
Шепелевский, маяк	113
Шипере, банка	67
Э	
Экспортной гавани, светящийся знак	79
Экспортной гавани Южный, светящийся знак	79
Экспортная, гавань	76
Экспортная, светящийся знак	104
Экспортная, светящийся знак	105
Экспортная, светящийся знак	73
Экспортная, светящийся знак	72
Экспортная, озеро	72
Ю	
Южная, гавань	105
Южная Толбухинская, банка	114
Южный, фарватер	69
Южноренте, светящийся знак	50
Южноренте, селение	50
Я	
Яксаматала, банка (к Н от острова Северный Березовый)	96
Яксаматала, банка (Трибуцкая река)	97

Петаров З. С. Фруман
Одбор 21 центар 1957 г.
Получено 21 центар 1957 г.
№ 1-3108. Одбор 61/2 мес. 2 + 2 мес. 1/2
Мат. № 124. Мат. № 124.
Капиталска БМФ

AND FOR THE



ВСЕСОЮЗНАЯ
ПРОМЫШЛЕННАЯ
ВЫСТАВКА

**ПОЛУПРОВОДНИКОВЫЕ
ТЕРМОСОПРОТИВЛЕНИЯ
ТЕРМИСТОРЫ**

МИНИСТЕРСТВО
РАДИОТЕХНИЧЕСКОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

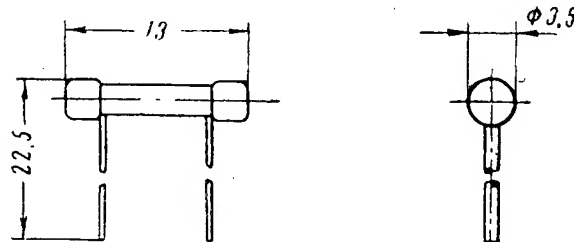
ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО НАУЧНО ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

Электрические непроволочные сопротивления, изготовленные из полупроводниковых материалов, обладающие резкой зависимостью величины сопротивления от температуры, называются термосопротивлениями, или термисторами.

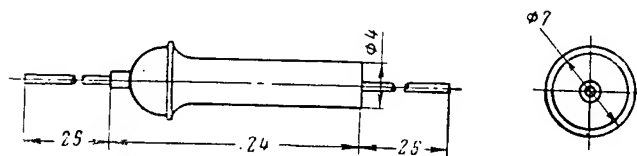
Термисторы обладают отрицательным температурным коэффициентом и очень большой тепловой чувствительностью. Это позволяет широко применять их в разнообразных радиотехнических и телеметрических устройствах.

ТЕРМИСТОРЫ ММТ-, ММТ-4 и КМТ-1, КМТ-4

Медномарганцевые термисторы ММТ и кобальтомарганцевые термисторы КМТ предназначены для измерения и регулирования температур, дистанционных измерений, для устройства реле времени и для других целей.



ММТ-1 и КМТ-1



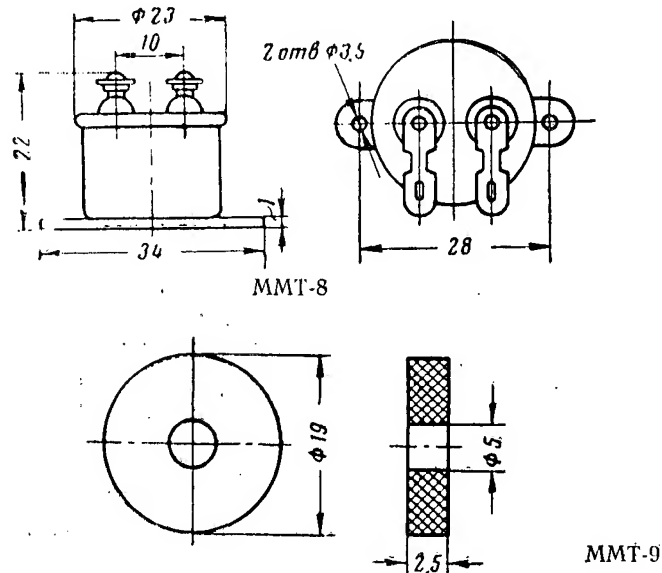
ММТ-4 и КМТ-4

ТЕРМИСТОРЫ ММТ-8, ММТ-9

Медномарганцевые термисторы ММТ-8 и ММТ-9 состоят из комплекта полупроводниковых сопротивлений в виде круглых шайб.

Термистор ММТ-8 состоит из 1—3 шайб, в зависимости от необходимой величины сопротивления, смонтированных в герметическом корпусе.

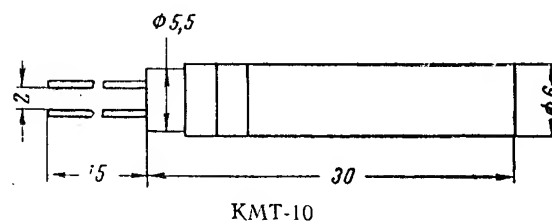
Термистор ММТ-9 выпускается в виде отдельных полупроводниковых шайб, которые могут быть удобно размещены непосредственно в любом приборе.

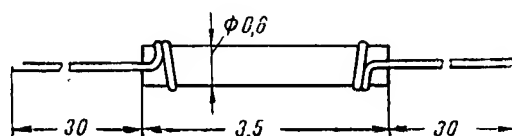


ТЕРМИСТОРЫ КМТ-10 и КМТ-11

Кобальтомарганцевые термисторы предназначены для работы в схемах температурной сигнализации и теплового контроля.

В зависимости от конструктивного оформления термисторы изготавливаются двух видов: КМТ-10, герметизированные в круглом металлическом корпусе, и КМТ-11 в виде одного термочувствительного элемента без защитного корпуса.





КМТ-11

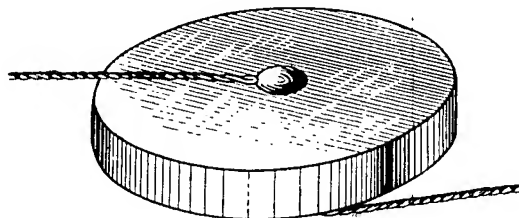
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТЕРМИСТОРОВ ММТ и КМТ

Вид термисторов	Номинальные значения активных сопротивлений при 20°C	Температурный коэффициент при 20°C, %	Допустимая мощность рассеивания	Интервал рабочих температур, °C
ММТ-1 ММТ-4	1—200 <i>ком</i>	от -2,4 до -3,4	не более 0,4 <i>вт</i>	от -70 до +120
ММТ-8 ММТ-9	1—1000 <i>ом</i> 10—5000 <i>ом</i>	от -2,4 до -3,4	не более 10 <i>мвт</i>	от -40 до +60 от -60 до +120
КМТ-1 КМТ-4	от 20 <i>ком</i> до 1 <i>мгом</i>	от -4,2 до -6	0,8 <i>вт</i>	от -20 до +180 от -20 до +120
КМТ-10 КМТ-11	от 100 <i>ком</i> до 3 <i>мгом</i>	не менее -4,2	не более 0,25 <i>вт</i>	от 0 до 120

Примечание. По договоренности с заказчиком термосопротивления могут изготавливаться с отклонением от номинала на $\pm 5\%$, $\pm 10\%$, $\pm 20\%$.

ТЕРМИСТОРЫ ТОС-М

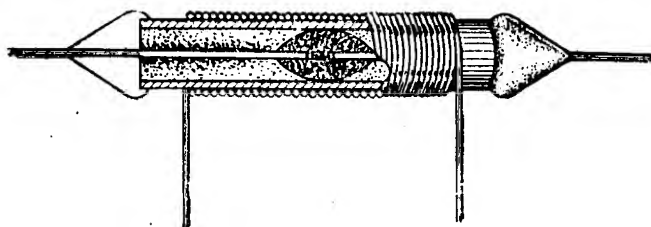
Термистор ТОС-М выполняется в виде диска и применяется в схемах измерения и регулирования температуры.



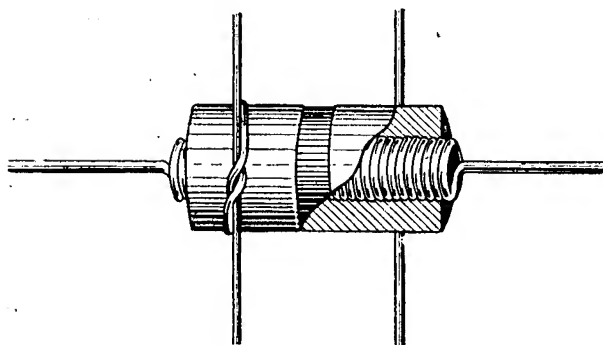
ТОС-М

Сопротивление в холодном состоянии	5—6,5 <i>ком</i>
в горячем состоянии	300 <i>ом</i>
Температурный коэффициент на 1°С	около 3%
Номинальный ток	2,5 <i>ма</i>
Наибольшая допустимая температура	+180°C

Долговечность термисторов ТКП 3000 часов.



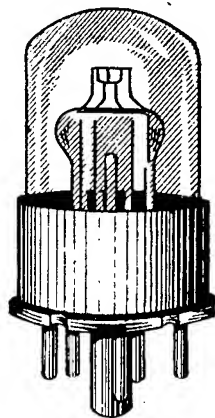
Рабочий элемент термистора ТКП-300



Рабочий элемент термистора ТКП-20

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ТЕРМИСТОРОВ КОСВЕННОГО ПОДОГРЕВА ТКП

Тип термистора	Сопротивление в холодном состоянии, <i>ком</i>	Сопротивление при номинальной мощности подогрева, <i>ом</i>	Номинальная мощность подогрева, <i>мвт</i>
ТКП-300	15—30	3000	20
ТКП-20	0,5	20	160
ТКП-50А	2,0	50	160
ТКП-50Б	0,75	50	160



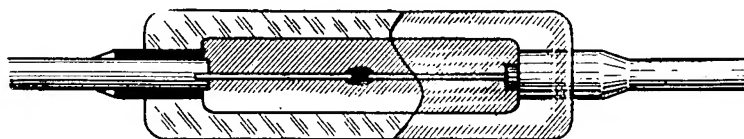
Внешний вид
термисторов косвенного
подогрева

ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ТЕРМИСТОРЫ Т8, Т9, Т8С

Измерительные термисторы применяются для измерения или индикации мощности на сверхвысоких частотах.

Рабочий элемент запаян в стеклянную трубочку диаметром 3 мм и длиной 8 мм.

Долговечность измерительных термисторов 500 часов.

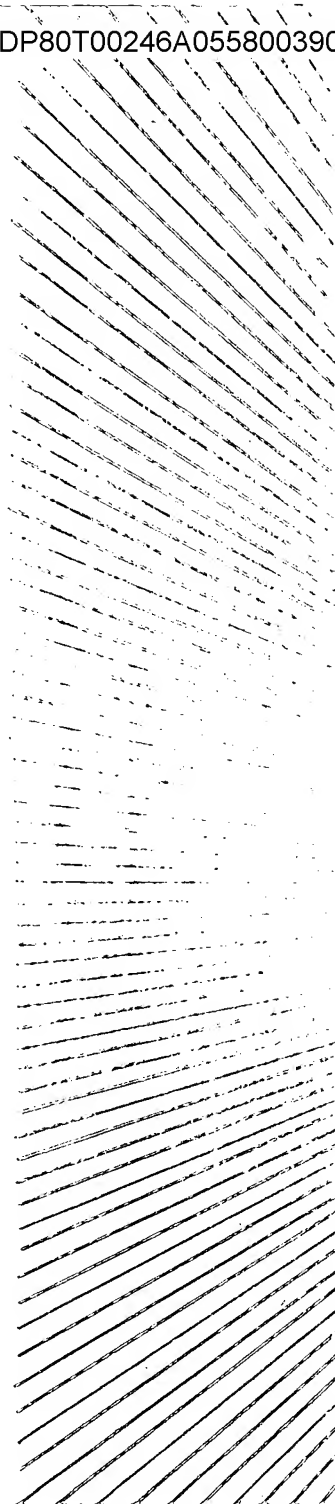


Термисторы Т8, Т9, Т8С

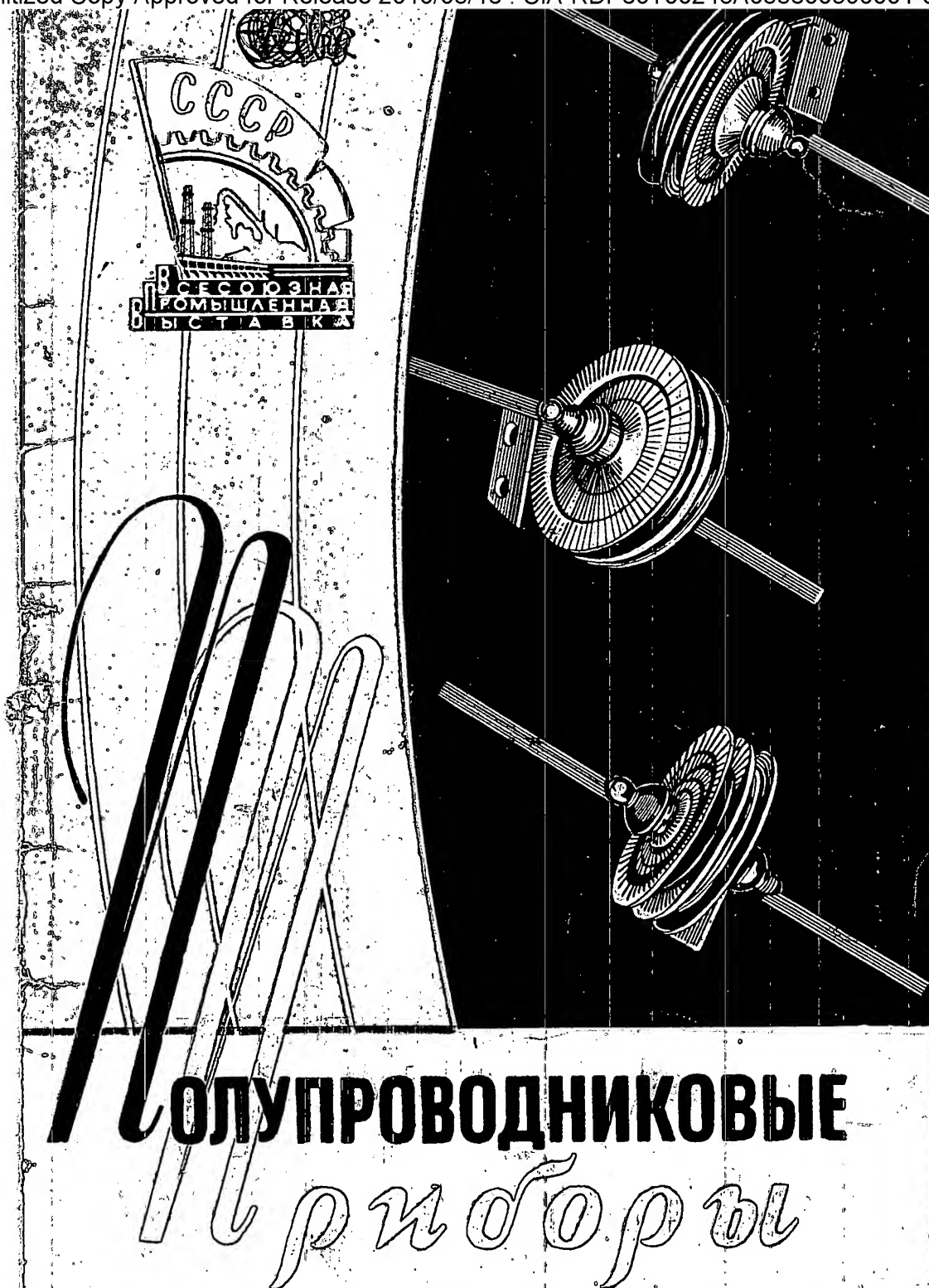
ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ ИЗМЕРИТЕЛЬНЫХ ТЕРМИСТОРОВ

Тип тер- мистора	Сопротивление в основной рабочей точке, ом	Мощность, рассеиваемая в рабочей точке при 20°C		Чувствитель- ность-в рабо- чей точке, ом/мвт
		мвт (мин.)	мвт (макс.)	
T8Д.	150	10	15	20—30
T8Е	150	7	10	30—70
T8М	200	9	11	66—90
T8Р	125	7	12	10—19
T8С1	120	9,5	24	10—40
T8С2	150	8	19	12—25
T8С3	150	7	23	10—50
T9	125	7	19	10—40
T8С1м	120	9,5	24	10—40
T8С2м	150	8	19	12—25
T8С3м	150	7	23	10—50

Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/18 : CIA-RDP80T00246A055800390001-0



Sanitized Copy Approved for Release 2010/05/18 : CIA-RDP80T00246A055800390001-0



МИНИСТЕРСТВО РАДИОТЕХНИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

КРИСТАЛЛИЧЕСКИЕ ДИОДЫ

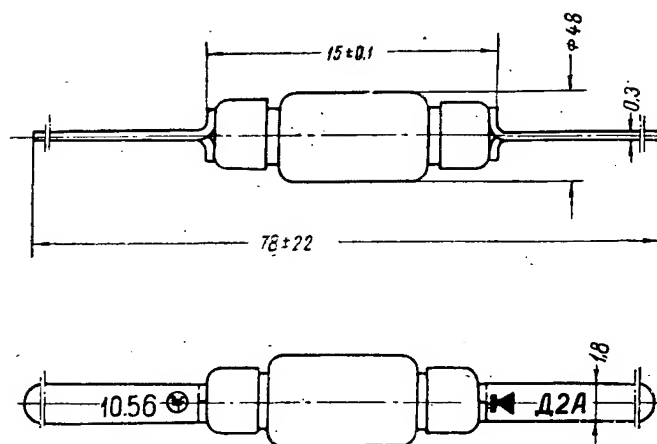
ТОЧЕЧНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ДИОДЫ Д2А—Д2Ж В СТЕКЛЯННОМ КОРПУСЕ

Точечные германиевые диоды в стеклянном корпусе применяются в качестве детекторов общего назначения, в схемах автоматической регулировки усиления, в маломощных выпрямителях, в балансовых схемах смесителей видеодетекторов, в качестве преобразователей частоты и т. д.

Размеры диодов: длина (наибольшая) 16 мм, диаметр (наибольший) 5 мм.

Вес (наибольший) 1,3 г.

Диоды могут работать в любом положении.



Точечные германиевые диоды Д2А—Д2Ж

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Д2А

Среднее значение выпрямленного тока	50 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	не менее 50 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 7 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 15 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	10 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	150 <i>ма</i>

Д2Б

Среднее значение выпрямленного тока	16 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	от 5 до 10 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,1 <i>ма</i>	не менее 10 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 45 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	30 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	50 <i>ма</i>

Д2В

Среднее значение выпрямленного тока	25 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	не менее 10 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 30 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 60 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	40 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	75 <i>ма</i>

Д2Г

Среднее значение выпрямленного тока	16 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	от 2 до 5 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 50 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 100 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	75 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	50 <i>ма</i>

Д2Д

Среднее значение выпрямленного тока	16 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	от 5 до 10 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 50 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 100 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	75 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	50 <i>ма</i>

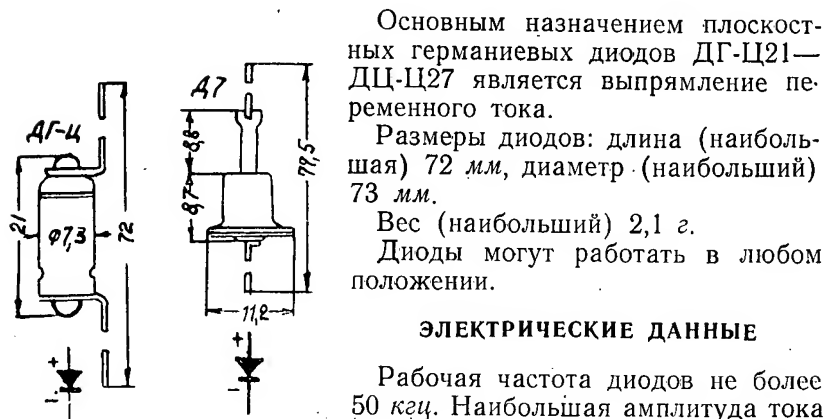
Д2Е

Среднее значение выпрямленного тока	16 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	от 2 до 10 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 100 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 150 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	125 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	50 <i>ма</i>

Д2Ж

Среднее значение выпрямленного тока	8 <i>ма</i>
Прямой ток при напряжении 1 <i>в</i>	от 2 до 10 <i>ма</i>
Обратное рабочее напряжение при обратном токе 0,25 <i>ма</i>	не менее 150 <i>в</i>
Обратное пробивное напряжение	не менее 200 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда обратного напряжения	175 <i>в</i>
Наибольшая амплитуда выпрямленного тока	25 <i>ма</i>

ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ДИОДЫ ДГ-Ц21 — ДГ-Ц27 В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ ПАТРОНЕ



Основным назначением плоскостных германиевых диодов ДГ-Ц21—ДЦ-Ц27 является выпрямление переменного тока.

Размеры диодов: длина (наибольшая) 72 *мм*, диаметр (наибольший) 73 *мм*.

Вес (наибольший) 2,1 *г*.

Диоды могут работать в любом положении.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Рабочая частота диодов не более 50 *кГц*. Наибольшая амплитуда тока при переходных процессах (в течение 0,1 *сек*) 25 *а*.

ДГ-Ц21

Выпрямленный ток 300 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,5 *в* не менее 300 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 50 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 75 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 50 *в*

ДГ-Ц22

Выпрямленный ток 300 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,5 *в* не менее 300 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 100 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 150 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 100 *в*

ДГ-Ц23

Выпрямленный ток 300 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,5 *в* не менее 300 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 150 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 225 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 150 *в*

ДГ-Ц24

Выпрямленный ток 300 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,5 *в* не менее 300 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 200 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 300 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 200 *в*

ДГ-Ц25

Выпрямленный ток 100 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,3 *в* не менее 100 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 300 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 450 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 300 *в*

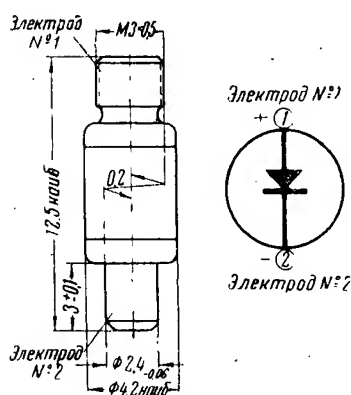
ДГ-Ц26

Выпрямленный ток 100 *ма*
Прямой ток при напряжении 0,3 *в* не менее 100 *ма*
Обратный ток при амплитуде напряжения 350 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
Обратное пробивное напряжение не менее 525 *в*
Наибольшая амплитуда обратного напряжения 350 *в*

ДГ-Ц27

Выпрямленный ток 100 *ма*
 Прямой ток при напряжении 0,3 *в* не менее 100 *ма*
 Обратный ток при амплитуде напряжения 400 *в* не более 1 *ма* (ампл.)
 Обратное пробивное напряжение не менее 600 *в*
 Наибольшая амплитуда обратного напряжения 400 *в*

ГЕРМАНИЕВЫЕ СМЕСИТЕЛЬНЫЕ ДИОДЫ ДГ-С1—ДГ-С4 В КЕРАМИЧЕСКОМ ПАТРОНЕ



Германиевые смесительные
 диоды ДГ-С1—ДГ-С2

Основным назначением германиевых смесительных диодов является преобразование частоты в супергетеродинных приемниках десятисантиметрового (ДГ-С1, ДГ-С2) и трехсантиметрового (ДГ-С3, ДГ-С4) диапазонов волн.

Диоды нормально работают при температуре окружающей среды от -60 до $+70^{\circ}\text{C}$ и при относительной влажности воздуха 98%.

Размеры диодов: длина (наибольшая) 12,5 мм.

диаметр (наибольший) 4,2 мм.

Вес (наибольший) 0,7 г.

Диоды могут работать в любом положении.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Наибольшая просачивающаяся мощность в импульсе в условиях эксплуатации 80 *мвт*
 Наибольшая просачивающаяся мощность* 250 *мвт*
 Наибольшая энергия среднего значения пика просачивающейся мощности при многократной подаче импульсов 0,1 *эрг*
 Наибольшая энергия пика просачивающейся мощности при испытании однократным импульсом длительностью $2,5 \cdot 10^{-9}$ *сек* 3 *эрг*

* при испытании в течение 60 *сек*, при частоте посылок 800—1000 *гц*, длительности импульса 1 *мксек* и внутреннем сопротивлении источника импульсов 50 *ом*.

ДГ-С1

Номинальная рабочая длина волны 9,8 *см*
 Потери преобразования* не более 8,5 *дб*

Фактор шумов*	не более 3
Выпрямленный ток*	не менее 0,4 ма
Номинальное выходное сопротивление*	400 ом
Коэффициент стоячей волны напряжения*	не более 3,5

ДГ-С2

Потери преобразования*	не более 6,5 дб
Коэффициент стоячей волны напряжения*	не более 3

* При подводимой мощности 0,5 мвт

ДГ-С3

Номинальная рабочая длина волны	3,2 см
Потери преобразования*	не более 8,5 дб
Фактор шумов*	не более 3
Выпрямленный ток*	не менее 0,4 ма
Номинальное выходное сопротивление*	400 ом
Коэффициент стоячей волны напряжения*	не более 3,5

ДГ-С4

Потери преобразования*	не более 6,5 дб
Коэффициент стоячей волны напряжения*	не более 3

* При подводимой мощности 1 мвт

Остальные данные диодов ДГ-С2—С4 такие же, как у ДГ-С1.

КРЕМНИЕВЫЕ ПРИЕМНЫЕ ДИОДЫ ДК-В1—ДК-В7 В КЕРАМИЧЕСКОМ ПАТРОНЕ

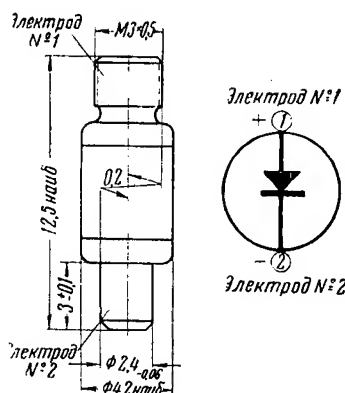
Кремниевые приемные диоды применяются в качестве детекторов, главным образом во входных устройствах приемников прямого усиления десятисантиметрового (диоды ДК-В1, ДК-В2, ДК-В5, ДК-В6) и трехсантиметрового (диоды ДК-В3, ДК-В4, ДК-В7) диапазонов волн.

Диоды нормально работают при температуре окружающей среды от минус 50 до плюс 70°C.

ДК-В1—ДК-В4 ДК-В5—ДК-В7

Размеры: длина (наибольшая)	12,5 мм	21,5 мм
диаметр (наибольший)	4,2 мм	6,35 мм
Вес (наибольший)	0,7 г	3 г

Диоды могут работать в любом положении.



Кремниевые диоды ДК-В1—ДК-В4

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

ДК-В1

Номинальная рабочая длина волны	9,8 см
Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт	не менее 0,8 а/вт
Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв)	не более 15 ком
Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек	200 мвт

ДК-В2

Номинальная рабочая длина волны	9,8 см
Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт	не менее 1,2 а/вт
Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв)	не более 10 ком
Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек	100 мвт

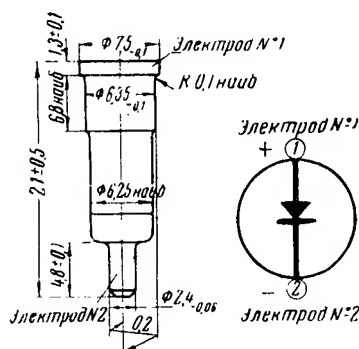
ДК-В3

Номинальная рабочая длина волны	3,2 см
Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт	не менее 0,4 а/вт
Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв)	не более 15 ком
Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек	200 мвт

ДК-В4

Номинальная рабочая длина волны	3,2 см
Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт	не менее 0,8 а/вт

Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв) не более 10 ком
 Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек 100 мвт



Кремниевые диоды ДК-В5—ДК-В7

ДК-В5

Номинальная рабочая длина волны 9,8 см
 Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт не менее 0,8 а/вт
 Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв) не более 10 ком
 Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек 200 мвт

ДК-В6

Номинальная рабочая длина волны 9,8 см
 Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт не менее 0,8 а/вт
 Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв) от 5 до 25 ком
 Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек 200 мвт

ДК-В7

Номинальная рабочая длина волны 3,2 см
 Чувствительность по току при подводимой мощности 20 мквт не менее 0,4 а/вт
 Выходное сопротивление (при напряжении не более 5 мв) не более 10 ком
 Наибольшая мощность периодических импульсов при испытании в течение 3 сек 200 мвт

Наибольшая мощность периодических импульсов для диодов ДК-В1—ДК-В7 в условиях эксплуатации при кратковременных перегрузках 50 мвт.

КРЕМНИЕВЫЕ СМЕСИТЕЛЬНЫЕ ДИОДЫ ДК-С1—ДК-С3 В КЕРАМИЧЕСКОМ ПАТРОНЕ

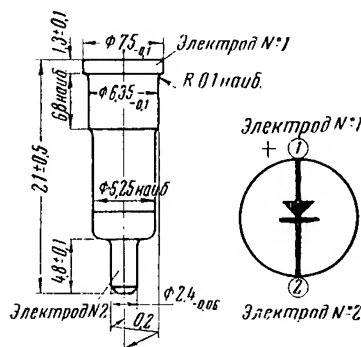
Кремниевые смесительные диоды ДК-С1—ДК-С3 применяются для преобразования частоты в супергетеродинных приемниках дециметрового (ДК-С1 и ДК-С2) и трехсантиметрового (ДК-С3) диапазонов волн.

Диоды нормально работают при температуре окружающей среды от минус 50 до плюс 70°C.

Размеры: длина (наибольшая) 21,5 мм,
диаметр (наибольший) 6,35 мм.

Вес (наибольший) 3 г.

Диоды могут работать в любом положении.



Кремниевые диоды ДК-С1—ДК-С3

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

ДК-С1

Номинальная рабочая длина волны	9,8 см
Потери преобразования*	не более 8,5 дБ
Фактор шумов*	не более 2,7
Обратный ток при напряжении 1 в	не более 150 мкА
Наибольшая просачивающаяся мощность в импульсе в условиях эксплуатации	80 мВт
Наибольшая просачивающаяся мощность при испытании в течение 60 сек**	200 мВт
Наибольшая энергия среднего значения пика просачивающейся мощности при многократной подаче импульсов	0,1 эрг
Наибольшая энергия пика просачивающейся мощности при испытании однократным импульсом длительностью $2,5 \cdot 10^{-9}$ сек	2 эрг

ДК-С2

Номинальная рабочая длина волны	9,8 см
Потери преобразования*	не более 6,5 дБ
Фактор шумов*	не более 2
Обратный ток при напряжении 1 в	не более 250 мкА
Наибольшая просачивающаяся мощность в импульсе в условиях эксплуатации	50 мВт
Наибольшая просачивающаяся мощность при испы- тании в течение 60 сек**	100 мВт
Наибольшая энергия среднего значения пика проса- чивающейся мощности при многократной пода- че импульсов	0,06 эрг
Наибольшая энергия пика просачивающейся мощности при испытании однократным импульсом длительностью $2,5 \cdot 10^{-9}$ сек	2 эрг

ДК-С3

Номинальная рабочая длина волны	3,2 см
Потери преобразования*	не более 8,5 дБ
Фактор шумов*	не более 2,7
Обратный ток при напряжении 1 в	не более 150 мкА
Наибольшая просачивающаяся мощность в импульсе в условиях эксплуатации	50 мВт
Наибольшая просачивающаяся мощность при испы- тании в течение 60 сек**	200 мВт
Наибольшая энергия среднего значения пика проса- чивающейся мощности при многократной пода- че импульсов	0,06 эрг
Наибольшая энергия пика просачивающейся мощности при испытании однократным импульсом продолжительностью $2,5 \cdot 10^{-9}$ сек	не более 0,6 эрг

* При подводимой мощности 0,5 мВт

** При частоте посылок 800—1000 гц и длительности импульса 1 мксек.

При подводимой мощности 0,5 мВт выпрямленный ток для диодов ДК-С1—ДК-С3 не менее 0,4 ма, номинальное выходное сопротивление 400 ом и коэффициент стоячей волны напряжения не более 3.

КРИСТАЛЛИЧЕСКИЕ ТРИОДЫ

Германиевые триоды могут работать в схемах с заземленной сеткой, с заземленным эмиттером и с заземленным коллектором.

Точечные германиевые триоды устойчиво работают только в схеме с заземленной базой (все данные на точечные триоды даны для схемы с заземленной базой).

Плоскостные триоды могут применяться в любой из приведенных выше схем.

Параметры германиевых триодов зависят от температуры окружающей среды (в проспекте параметры даны для температуры окружающей среды 20°C).

ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ П1А—П1Е

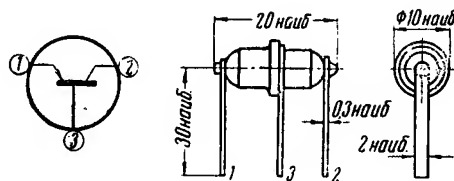
Плоскостные германиевые триоды П1А—П1Е оформлены в металлических патронах со стеклянными изоляторами.

Основное назначение триодов — усиление электрических сигналов в диапазоне частот до 100 кГц (триод П1Е до 465 кГц).

Размеры: длина (наибольшая) 20 мм, диаметр (наибольший) 10 мм.

Вес (наибольший) 2,5 г.

Триоды могут работать в любом положении.



Плоскостные германиевые триоды П1А—П1Е

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

П1А

Ток эмиттера	1 <i>ма</i>
Напряжение коллектора	минус 10 <i>в</i>
Коэффициент усиления по току на частоте 100 <i>кГц</i>	не менее 0,9
Наибольший ток эмиттера	5 <i>ма</i>
Наибольший ток коллектора	5 <i>ма</i>
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора	20 <i>в</i>
Наибольшая мощность, положительно рассеиваемая коллектором	50 <i>мвт</i>
Температура окружающей среды	от —60 до +50°C

П1Б

Коэффициент усиления по току	от 0,93 до 0,97
Коэффициент усиления по мощности*	не менее 33 <i>дб</i>
Фактор шумов*	не более 35 <i>дб</i>
Сопротивление коллектора	от 500 до 1200 <i>ком</i>
Сопротивление базы	не более 400 <i>ом</i>

П1В

Коэффициент усиления по мощности*	не менее 37 <i>дб</i>
Фактор шумов*	не более 35 <i>дб</i>
Сопротивление коллектора	не менее 1000 <i>ком</i>
Сопротивление базы	не более 400 <i>ом</i>

П1Г

Коэффициент усиления по мощности*	не менее 37 <i>дб</i>
Сопротивление коллектора	не менее 500 <i>ком</i>
Сопротивление базы	не более 600 <i>ом</i>

П1Д

Коэффициент усиления по мощности*	не менее 33 <i>дб</i>
Фактор шумов*	не более 18 <i>дб</i>
Сопротивление коллектора	не менее 500 <i>ком</i>
Сопротивление базы	не более 600 <i>ом</i>

П1Е

Ток эмиттера	1 <i>ма</i>
Напряжение коллектора	минус 10 <i>в</i>
Коэффициент усиления по току	не менее 0,94
Коэффициент усиления по мощности*	не менее 30 <i>дб</i>
Фактор шумов*	не более 35 <i>дб</i>
Сопротивление коллектора	не менее 300 <i>ком</i>
Сопротивление базы	не более 1 <i>ком</i>
Емкость коллектора	не более 60 <i>пф</i>

* В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1 *кГц*, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 600 *ом* и сопротивлении нагрузки 30 *ком*.

ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ П2А—П2Б

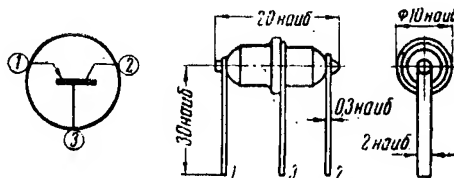
Плоскостные германиевые триоды П2А—П2Б оформлены в металлическом патроне со стеклянными изоляторами.

Основное назначение триодов — усиление электрических сигналов звуковой частоты.

Размеры: длина (наибольшая) 20 мм, диаметр (наибольший) 10 мм.

Вес (наибольший) 2,5 г.

Триоды могут работать в любом положении.



Плоскостные германиевые триоды П2А, П2Б

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Мощность, отдаваемая нагрузке*	не менее 100 мвт
Коэффициент нелинейных искажений*	не более 15%
Коэффициент усиления по мощности*	не менее 17 дб
Наибольшая мощность, продолжительно рассеиваемая коллектором**	250 мвт
Температура окружающей среды	от —60 до +50°C

* В схеме с заземленной базой, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 100 ом, сопротивлении нагрузки 10 ком, на частоте 400 гц.

** При окружающей температуре свыше 30°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 200 мвт, а напряжение коллектора минус 80 в.

П2А

Ток коллектора	5 ма
Напряжение коллектора	минус 50 в
Наибольший ток коллектора	10 ма
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора	100 в

П2Б

Ток коллектора	10 <i>ма</i>
Напряжение коллектора	минус 25 <i>в</i>
Наибольший ток коллектора	25 <i>ма</i>
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора	50 <i>в</i>

**ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ
П3А—П3В**

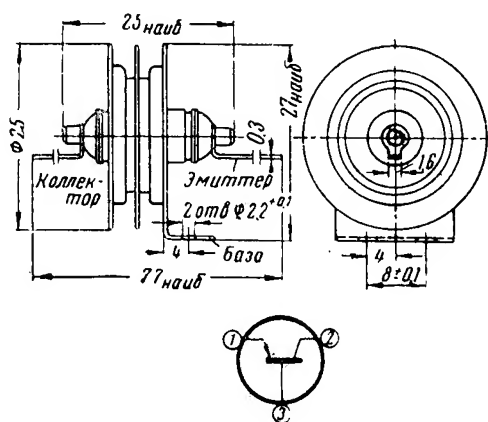
Плоскостные германиевые триоды П3А—П3В оформлены в металлических патронах с радиатором и стеклянными изоляторами.

Основное назначение триодов — усиление электрических колебаний звуковой частоты.

Размеры: длина (наибольшая) 25 мм, высота (наибольшая) 27 мм.

Вес (наибольший) 8 г.

Триоды могут работать в любом положении.



Плоскостные германиевые триоды П3А—П3В

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Напряжение коллектора	минус 25 <i>в</i>
Коэффициент нелинейных искажений (при выходной мощности 1 <i>вт</i>)	не более 15%
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора	50 <i>в</i>

Наибольшая мощность, продолжительно рассеиваемая коллектором с дополнительным внешним теплоотводом, площадью не менее 50 см² . . . 3,5 вт
 Наибольшая мощность, продолжительно рассеиваемая коллектором без дополнительного внешнего теплоотвода . . . 1 вт
 Температура окружающей среды . . . от —60 до +50°C

П3А

Ток коллектора . . . 130 ма
 Коэффициент усиления по току* . . . не менее 2
 Мощность, отдаваемая нагрузке** . . . не менее 1 вт
 Коэффициент усиления по мощности** . . . не менее 17 дб
 Наибольший ток коллектора . . . 150 ма

* В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером при напряжении коллектора минус 10 в, токе коллектора 150 ма, на частоте 1000 гц.

** В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 5 ом, при сопротивлении нагрузки 220 ом.

П3Б

Ток коллектора при напряжении коллектора минус 25 в . . . 130 ма
 Ток коллектора при напряжении коллектора минус 12 в . . . 250 ма
 Коэффициент усиления по току* . . . не менее 2
 Мощность, отдаваемая нагрузке при напряжении коллектора минус 12 в** . . . не менее 1 вт
 Мощность, отдаваемая нагрузке при напряжении коллектора минус 25 в*** . . . не менее 1 вт
 Коэффициент усиления по мощности при напряжении коллектора минус 12 в*** . . . не менее 17 дб
 Коэффициент усиления по мощности при напряжении коллектора минус 25 в . . . не менее 20 дб
 Наибольший ток коллектора . . . 250 ма
 Ток коллектора при выключенном эмиттере при напряжении коллектора минус 10 в . . . не более 250 мка
 Ток коллектора при выключенном эмиттере при напряжении коллектора минус 50 в . . . не более 5 ма

* В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером при напряжении коллектора минус 10 в, токе коллектора 250 ма, частоте 1000 гц.

** В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 5 ом и сопротивлении нагрузки 50 ом.

*** В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 5 ом и сопротивлении нагрузки 220 ом.

ПЗВ

Ток коллектора при напряжении коллектора минус 25 в	минус 130 ма
Ток коллектора при напряжении коллектора минус 12 в	минус 250 ма
Коэффициент усиления по току*	не менее 2
Мощность, отдаваемая нагрузке при напряжении коллектора минус 12 в**	не менее 1 вт
Мощность, отдаваемая нагрузке при напряжении коллектора минус 25 в***	не менее 1 вт
Коэффициент усиления по мощности при напряжении коллектора минус 12 в**	не менее 20 дб
Коэффициент усиления по мощности при напряжении коллектора минус 25 в***	не менее 25 дб
Наибольший ток коллектора	минус 450 ма
Ток коллектора при выключенном эмиттере при напряжении коллектора минус 10 в	не более 250 мка
Ток коллектора при выключенном эмиттере при напряжении коллектора минус 50 в	не более 3 ма

* В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером при напряжении коллектора минус 7 в, токе коллектора 450 ма, частоте 1000 гц.

** В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 5 ом и сопротивлении нагрузки 50 ом.

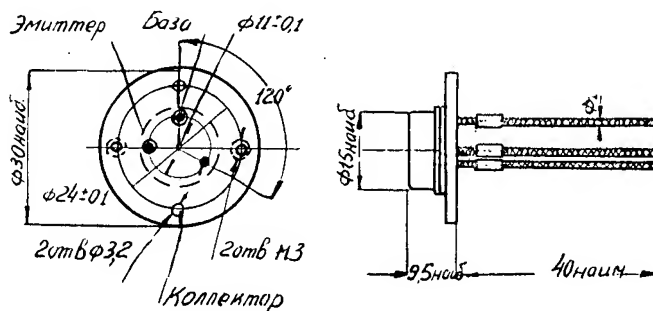
*** В схеме с заземленным эмиттером в режиме усиления класса А на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении источника сигнала 5 ом и сопротивлении нагрузки 220 ом.

ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ

П4А—П4Д

Плоскостные германиевые триоды П4А—П4Д оформлены в металлических герметичных патронах со стеклянными изоляторами.

Основное назначение триодов — усиление электрических сигналов звуковой частоты.



Плоскостные германиевые триоды П4А—П4Д

Размеры: длина (наибольшая) 40 мм,
 высота (наибольшая) 9,5 мм,
 диаметр (наибольший) 30 мм.
 Вес (наибольший) 14 г.
 Триоды могут работать в любом положении.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ*

Мощность, отдаваемая нагрузке**	10 вт
Наибольший ток коллектора	5 а
Наибольший ток базы	1,2 а
Температура окружающей среды	от -60 до +70°C

*) При температуре корпуса триода +30°C.

**) В схеме с заземленным эмиттером в режиме класса А, на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении генератора сигналов 15 ом и сопротивлении нагрузки 25 ом. Ток коллектора 1 а, напряжение коллектора — 26 в.

П4А

Коэффициент усиления по току*	не менее 5
Коэффициент нелинейных искажений**	не более 15%
Коэффициент усиления по мощности**	не менее 20 дб
Нулевой ток коллектора***	не более 0,5 ма
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора:	
в схеме с заземленной базой	60 в
в схеме с заземленным эмиттером	50 в
в схеме с заземленным коллектором	40 в
Допустимая мощность рассеивания на коллекторе	не менее 25 в

*) В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером, при напряжении коллектора — 10 в, токе коллектора 2 а, на частоте 1000 гц.

**) В схеме с заземленным эмиттером в режиме класса А, на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении генератора сигналов 15 ом и сопротивлении нагрузки 25 ом. Ток коллектора 1 а, напряжение коллектора — 26 в.

***) При $U_K = -10$ в, $I_Э = 0$.

П4Б

Коэффициент усиления по току*	от 8 до 20
Коэффициент нелинейных искажений**	не более 10%
Коэффициент усиления по мощности**	не менее 23 дб
Нулевой ток коллектора***	не более 0,4 ма
Падение напряжения между эмиттером и коллектором****	не более 0,5 в
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора:	
в схеме с заземленной базой	70 в
в схеме с заземленным эмиттером	60 в
в схеме с заземленным коллектором	50 в
Допустимая мощность рассеивания на коллекторе	не менее 30 вт

*) В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером, при напряжении коллектора — 10 в, токе коллектора 2 а, на частоте 1000 гц.

**) В схеме с заземленным эмиттером в режиме класса А, на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении генератора сигналов 15 ом и сопротивлении нагрузки 25 ом. Ток коллектора 1 а, напряжение коллектора — 26 в.

***) При $U_k = -10$ в, $I_э = 0$.

****) В схеме постоянного тока при токе коллектора 2 а, токе базы 0,3 а.

П4В

Коэффициент усиления по току*	не менее 10
Нулевой ток коллектора**	не более 0,4 ма
Падение напряжения между эмиттером и коллектором***	не более 0,5 в
Наибольшее отрицательное напряжение коллектора:	
в схеме с заземленной базой	50 в
в схеме с заземленным эмиттером	35 в
в схеме с заземленным коллектором	25 в
Допустимая мощность рассеивания на коллекторе	не менее 30 вт

*) В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером, при напряжении коллектора — 10 в, токе коллектора 2 а, на частоте 1000 гц.

**) При $U_k = -10$ в, $I_э = 0$

***) В схеме постоянного тока, при токе в цепи коллектора 2 а, токе базы 0,3 а.

Остальные данные такие же, как у П4А.

П4Г

Коэффициент усиления по току*	от 10 до 20
Коэффициент усиления по мощности**	не менее 27 дб
Коэффициент нелинейных искажений**	не более 10%
Нулевой ток коллектора***	не менее 0,4 ма
Допустимая мощность рассеивания на коллекторе	не менее 30 вт

*) В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмиттером, при напряжении коллектора — 10 в, токе коллектора 2 а, на частоте 1000 гц.

**) В схеме с заземленным эмиттером в режиме класса А, на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении генератора сигналов 15 ом и сопротивлении нагрузки 25 ом. Ток коллектора 1 а, напряжение коллектора — 26 в.

***) При $U_k = -10$ в, $I_э = 0$.

Остальные данные такие же, как у П4А.

П4Д

Коэффициент усиления по току*	20
Коэффициент усиления по мощности**	30 дб
Коэффициент нелинейных искажений**	не более 10%
Нулевой ток коллектора***	не более 0,4 ма
Допустимая мощность рассеивания на коллекторе	не менее 30 вт

* В режиме короткого замыкания в схеме с заземленным эмитте-

ром, при напряжении коллектора — 10 в, токе коллектора 2 а, на частоте 1000 гц.

** В схеме с заземленным эмиттером в режиме класса А, на частоте 1000 гц, при внутреннем сопротивлении генератора сигналов 15 ом и сопротивлении нагрузки 25 ом. Ток коллектора 2 а, напряжение коллектора — 26 в.

*** При $U_k = -10$ в, $I_{\Sigma} = 0$.

Остальные данные такие же, как у П4А.

ПЛОСКОСТНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ П5А—П5Д

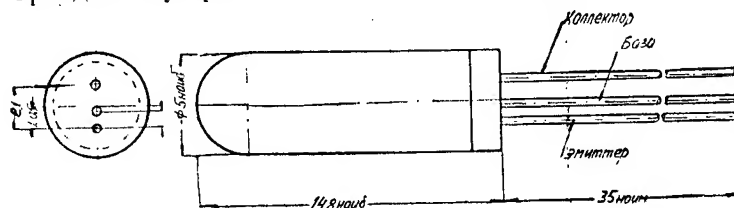
Плоскостные германиевые триоды П5А—П5Д оформлены в стеклянных герметичных баллонах.

Основное назначение триодов — усиление электрических колебаний звуковой частоты.

Размеры: длина (наибольшая) выводов 35 мм,
высота (наибольшая) 14,8 мм,
диаметр (наибольший) 5 мм.

Вес (наибольший) 0,5 г.

Триоды могут работать в любом положении.



Плоскостные германиевые триоды П5А—П5Д

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Ток эмиттера	1 ма
Напряжение коллектора	минус 2 в
Коэффициент обратной связи по напряжению (максимальный)	$5 \cdot 10^{-3}$
Максимальный ток коллектора	10 ма
Предельное напряжение коллектора	минус 10 в
Предельная мощность, рассеиваемая на коллекторе	25 мвт
Температура окружающей среды	от -60 до $+50^{\circ}\text{C}$

П5А

Коэффициент усиления по току	не менее 0,93
Обратный коллекторный ток (при напряжении —5 в)	не более 30 мка

П5Б

Коэффициент усиления по току	не менее 0,95
Обратный коллекторный ток	не более 15 мка
Предельная частота	не менее 0,3 Мгц

П5В

Коэффициент усиления по току	не менее 0,97
Обратный коллекторный ток	не более 15 <i>мк</i> а
Предельная частота	не менее 0,3 <i>Мгц</i>

П5Г

Коэффициент усиления по току	не менее 0,97
Обратный коллекторный ток	не более 15 <i>мк</i> а
Предельная частота	не менее 0,3 <i>Мгц</i>
Фактор шума*	не более 18 <i>дб</i>

П5Д

Коэффициент усиления по току	не менее 0,95
Обратный коллекторный ток	не более 15 <i>мк</i> а
Предельная частота	не менее 0,3 <i>Мгц</i>
Фактор шума*	не более 10 <i>дб</i>

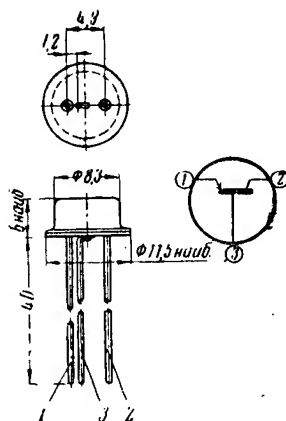
*) Фактор шума измеряется в режиме: ток эмиттера 0,2 *ма*; напряжение коллектора — 1 *в*.

ГЕРМАНИЕВЫЕ ПЛОСКОСТНЫЕ ТРИОДЫ П6А—П6Д

Германиевые плоскостные триоды П6А—П6Д оформлены в металлических патронах.

Основное назначение триодов:

- П6А — триод общего применения в диапазоне низких звуковых частот.
 - П6Б, П6В — усиление промежуточной частоты в супергетеродинных приемниках.
 - П6Г — работа на промежуточной частоте с высоким коэффициентом усиления по току.
 - П6Д — триод ограниченного применения в схемах с низким уровнем шумов.
- Размеры: высота (наибольшая) 5,6 *мм*,
диаметр (наибольший) 11,2 *мм*.
Вес (наибольший) 2 *г*.
Триоды могут работать в любом положении.



Плоскостные германиевые триоды П6А—П6Д

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Ток эмиттера	1 ма
Напряжение коллектора	минус 5 в
Коллекторная емкость	не более 50 пф
Максимальная мощность, рассеиваемая на коллекторе	150 мвт
Наибольший коллекторный ток	10 ма
Наибольшее коллекторное напряжение	минус 30 в
Наибольший эмиттерный ток	10 ма
Температура окружающей среды	от —60 до +70°С

П6А

Коэффициент усиления по мощности	не менее 30 дб
Обратный коллекторный ток	не более 30 мка
Предельная частота	0,1 Мгц

П6Б

Коэффициент усиления по мощности	не менее 34 дб
Обратный коллекторный ток	не более 15 мка
Фактор шума	не более 33 дб
Предельная частота	0,465 Мгц

П6В

Коэффициент усиления по мощности	не менее 34 дб
Обратный коллекторный ток	не более 15 мка
Фактор шума	не более 33 дб
Предельная частота	0,465 Мгц

П6Г

Коэффициент усиления по мощности	не менее 37 дБ
Обратный коллекторный ток	не более 15 мкА
Фактор шума	не более 33 дБ
Предельная частота	1 МГц

ТОЧЕЧНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ С1А—С1Д

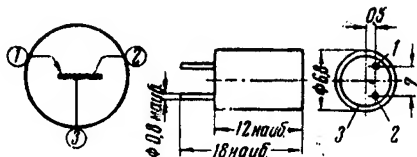
Точечные германиевые триоды С1А—С1Д оформлены в металлических патронах.

Основное назначение триодов — усиление электрических сигналов частотой до 0,5 МГц (С1А, С1Б), до 1,5 МГц (С1В, С1Г) и до 5 МГц (С1Д).

Размеры: длина (наибольшая) 18 мм, диаметр (наибольший) 6,8 мм.

Вес (наибольший) 2,5 г.

Триоды могут работать в любом положении.



Точечные германиевые триоды С1А—С1Д

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Ток эмиттера	0,3 мА
Напряжение коллектора	минус 20 В
Входное сопротивление при разомкнутом входе	не более 750 Ом
Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 200 Ом
Выходное сопротивление при разомкнутом входе	не менее 7 кОм
Наибольший пиковый ток эмиттера	10 мА
Наибольшее пиковое отрицательное напряжение коллектора	40 В
Температура окружающей среды	от —50 до +50°C

C1A

Коэффициент усиления по току	не менее 1,2
Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 МГц	не менее 1
Коэффициент усиления по мощности*	от 15 до 19 дБ
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллек- тором**	100 мвт

C1B

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 МГц	не менее 1,2
Коэффициент усиления по мощности*	от 18 до 22 дБ
Коэффициент усиления по напряжению	не менее 50
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллек- тором**	50 мвт

*) При внутреннем сопротивлении источника сигналов 500 ом и сопротивлении нагрузки 10 ком.

**) При окружающей температуре свыше +40°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 50 мвт, а напряжение коллектора не более минус 20 в.

C1B

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 МГц	не менее 1,2

Остальные данные такие же, как у C1A.

C1Г

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 МГц	не менее 1,2
Коэффициент усиления по мощности*	от 18 до 22 дБ
Коэффициент усиления по напряжению	не менее 50
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллек- тором	50 мвт

C1Д

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 5 МГц	не менее 1,2
Коэффициент усиления по мощности*	от 15 до 22 дБ
Коэффициент усиления по напряжению	не менее 30

Наибольший пиковый ток коллектора 6 *ма*
 Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллек-
 тором** 50 *мвт*

* При внутреннем сопротивлении источника сигналов 500 *ом* и сопротивлении нагрузки 10 *ком*.

** При окружающей температуре свыше +40°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 50 *мвт*, а напряжение коллектора не более минус 20 *в*.

ТОЧЕЧНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ C2A—C2B

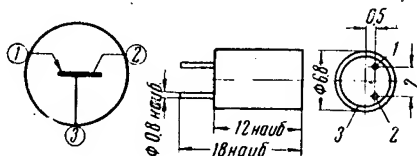
Точечные германиевые триоды C2A—C2B оформлены в металлических патронах.

Основное назначение триодов — генерирование колебаний частотой до 0,5 *Мгц* (C2A), до 1,5 *Мгц* (C2B) и до 5 *Мгц* (C2B).

Размеры: длина (наибольшая) 18 *мм*, диаметр (наибольший) 6,8 *мм*.

Вес (наибольший) 2,5 *г*.

Триоды могут работать в любом положении.



Точечные германиевые триоды C2A—C2B

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Ток эмиттера 0,3 *ма*
 Напряжение коллектора минус 10 *в*
 Входное сопротивление при разомкнутом выходе не более 1500 *ом*
 Выходное сопротивление при разомкнутом входе не менее 7 *ком*
 Наибольший пиковый ток эмиттера 10 *ма*
 Температура окружающей среды от —50 до +50°C

C2A

Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы) не более 1000 *ом*
 Коэффициент усиления по току не менее 1,5
 Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 *Мгц* не менее 1,2
 Наибольший пиковый ток коллектора 10 *ма*
 Наибольшее пиковое отрицательное напряжение коллектора 30 *в*
 Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором 100 *мвт*

С2Б

Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 700 ом
Коэффициент усиления по току	не менее 1,6
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 Мгц	не менее 1,5
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором*	50 мвт
Наибольшее пиковое отрицательное напряжение коллектора*	20 в

С2В

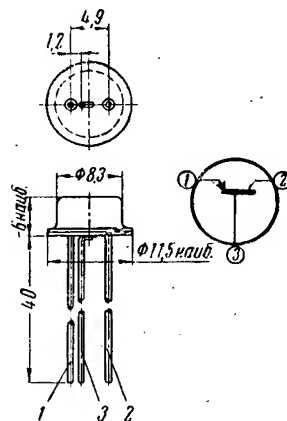
Коэффициент усиления по току	не менее 1,6
Коэффициент усиления по току на частоте 5 Мгц	не менее 1,5
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшее пиковое отрицательное напряжение коллектора*	20 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором*	50 мвт

*При окружающей температуре свыше 40°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 30 мвт, а напряжение коллектора не более минус 15 в.

ТОЧЕЧНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ С3А—С3Е

Точечные германиевые триоды С3А—С3Е оформлены в герметичных металлических корпусах.

Основное назначение триодов — усиление электрических



Точечные германиевые триоды С3А—С3Е

сигналов частотой до 0,5 Мгц (СЗА, СЗБ), до 1,5 Мгц (СЗВ, СЗГ), до 5 Мгц (СЗД) и до 10 Мгц (СЗЕ).

Размеры: высота (наибольшая) 6 мм, диаметр (наибольший) 11,5 мм.

Вес (наибольший) 2 г.

Триоды могут работать в любом положении.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

СЗА

Ток эмиттера	0,3 ма
Напряжение коллектора	минус 20 в
Входное сопротивление при разомкнутом выходе	не более 750 ом
Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 200 ом
Выходное сопротивление при разомкнутом входе	не менее 7 ком
Наибольший пиковый ток эмиттера	10 ма
Температура окружающей среды	от —50 до +50°С
Коэффициент усиления по току	не менее 1,2
Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 Мгц	не менее 1
Коэффициент усиления по мощности*	от 15 до 19 дб
Наибольший пиковый ток коллектора	10 ма
Наибольшее пиковое напряжение коллектора**	минус 40 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором**	100 мвт

СЗБ

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 Мгц	не менее 1,2
Коэффициент усиления по мощности*	от 18 до 22 дб
Коэффициент усиления по напряжению	не менее 50
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором**	50 мвт

Остальные данные такие же, как у СЗА.

СЗВ

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 Мгц	не менее 1,2

Остальные данные такие же, как у СЗА.

СЗГ

Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 Мгц	не менее 1,2
Коэффициент усиления по мощности**	от 18 до 22 дб
Коэффициент усиления по напряжению	не менее 50

Наибольший пиковый ток коллектора минус 6 *ма*
 Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая кол-
 лектором** 50 *мвт*
 Остальные данные такие же, как у С3А.

СЗД

Коэффициент усиления по току не менее 1,5
 Коэффициент усиления по току на частоте 5 *Мгц* . . . не менее 1,2
 Коэффициент усиления по мощности* от 15 до 22 *дб*
 Коэффициент усиления по напряжению не менее 30
 Наибольший пиковый ток коллектора 6 *ма*
 Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая кол-
 лектором** 50 *мвт*
 Остальные данные такие же, как у С3А.

СЗЕ

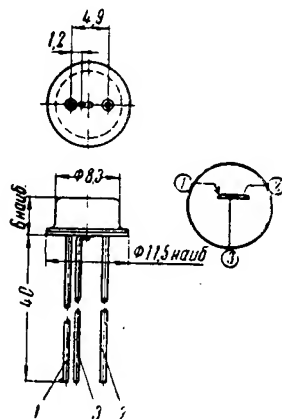
Коэффициент усиления по току не менее 1,5
 Коэффициент усиления по току на частоте 10 *Мгц* . . . не менее 1,2
 Коэффициент усиления по мощности* не менее 15 *дб*
 Наибольший пиковый ток коллектора 6 *ма*
 Наибольшая мощность, рассеиваемая коллектором** . . . 50 *мвт*
 Наибольшее пиковое напряжение коллектора минус 30 *в*
 Остальные данные такие же, как у С3А.

* При внутреннем сопротивлении источника сигнала 500 *ом* и сопротивлении нагрузки 10 *ком*.

** При окружающей температуре свыше 40°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 30 *мвт*, а напряжение коллектора не более минус 20 *в*.

ТОЧЕЧНЫЕ ГЕРМАНИЕВЫЕ ТРИОДЫ С4А—С4Г

Точечные германиевые триоды С4А—С4Г оформлены в герметичных металлических корпусах.



Точечные германиевые
 триоды С4А—С4Г

Основное назначение триодов—генерирование электрических колебаний частотой до 0,5 Мгц (С4А), до 1,5 Мгц (С4Б), до 5 Мгц (С4В) и до 10 Мгц (С4Г).

Размеры: высота (наибольшая) 6 мм, диаметр (наибольший) 11,5 мм.

Вес (наибольший) 2 г.

Триоды могут работать в любом положении.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Ток эмиттера	0,3 ма
Напряжение коллектора	минус 10 в
Входное сопротивление при разомкнутом выходе	не более 1500 ом
Выходное сопротивление при разомкнутом входе	не менее 7 ком
Наибольший пиковый ток эмиттера	10 ма
Температура окружающей среды	от —50 до +50°С

С4А

Сопротивление при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 700 ом
Коэффициент усиления по току	не менее 1,5
Коэффициент усиления по току на частоте 0,5 Мгц	не менее 1,2
Наибольший пиковый ток коллектора	10 ма
Наибольшее пиковое напряжение коллектора*	минус 30 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором*	100 мвт

С4Б

Коэффициент усиления по току	не менее 1,6
Коэффициент усиления по току на частоте 1,5 Мгц	не менее 1,5
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшее пиковое напряжение коллектора*	минус 20 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором*	50 мвт

Остальные данные такие же, как у С4А.

С4В

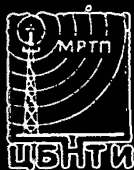
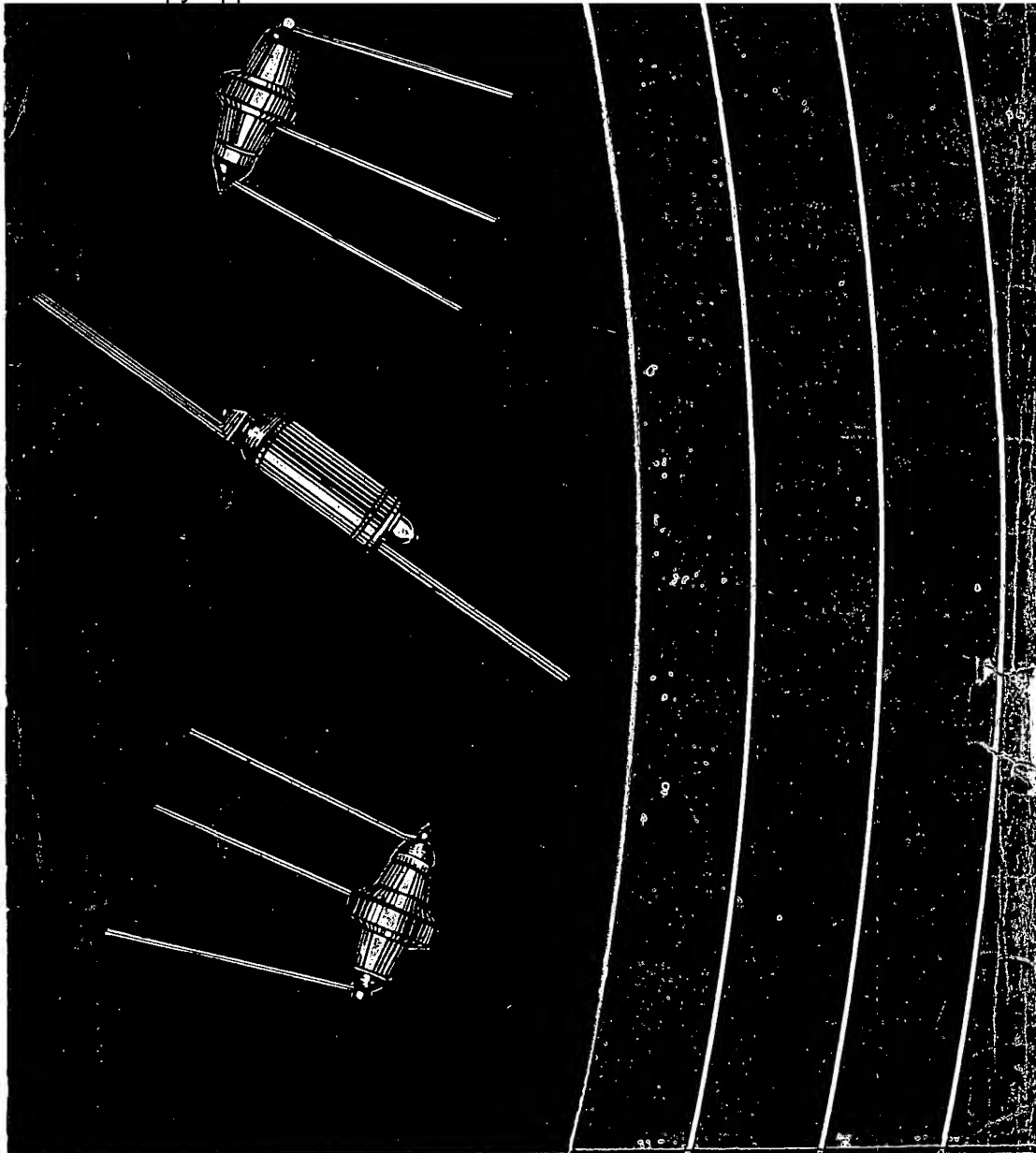
Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 1000 ом
Коэффициент усиления по току	не менее 1,6
Коэффициент усиления по току на частоте 5 Мгц	не менее 1,5
Наибольший пиковый ток коллектора	6 ма
Наибольшее пиковое напряжение коллектора*	минус 20 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая коллектором*	50 мвт

С4Г

Сопротивление обратной связи при разомкнутом входе (сопротивление базы)	не более 1000 ом
Коэффициент усиления по току	не менее 1,6

Коэффициент усиления по току на частоте 10 Мгц . . не менее 1,5
Наибольший пиковый ток коллектора 6 ма
Наибольшее пиковое напряжение коллектора* минус 20 в
Наибольшая пиковая мощность, рассеиваемая кол-
лектором* 50 мвт

* При окружающей температуре свыше 40°C мощность, рассеиваемая коллектором, должна быть не более 30 мвт, а напряжение коллектора не более минус 15 в.



ЦЕНТРАЛЬНОЕ БЮРО НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ